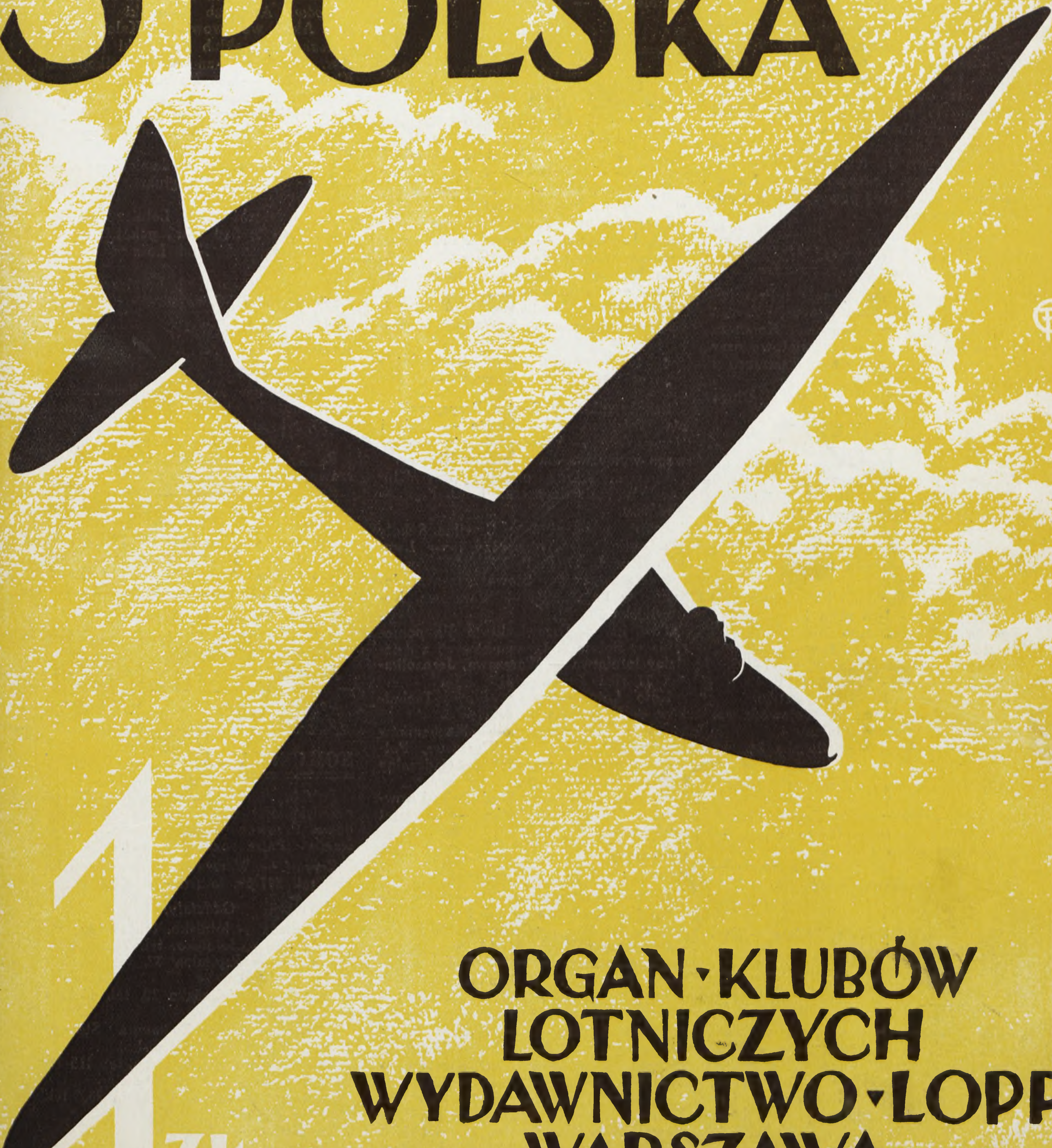
Cena numeru niniejszego, podwójnego — 2 zł.

SKRZYDLATA POLSKA



1 ZŁ.

ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH
WYDAWNICTWO LOPP
WARSZAWA

ROK II (VIII) LIPIEC-SIERPIEŃ 1931 Nr. 7-8 (81-82)

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego—Warszawa, Wiejska 3, tel. 515-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 36.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Tarnopol, Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.
Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Bema 4.
Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 803-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź i Nowy Targ — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. Drzewiecki).

Koło Lotnicze przy Stow. Techników — Warszawa, Czackiego 3.

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy awionetek.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa, Chmielna 27—7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski (dawniej Aer. Akad. w Warszawie i Stoł. Klub Lotn.) — Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Akademicki w Krakowie — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski (dawniej Aer. Akad. we Lwowie) — Kalecza 20a.

Poznań. Aeroklub Poznański (dawniej Aer. Akad. w Poznaniu i Wielkopolski Klub Lotn.) — św. Marcina 27.

Wilno. Aeroklub Akademicki w Wilnie — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Śląski Klub Lotniczy — skrz. poczt. 391.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 113.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot" — Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-15.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5$^1/_2$ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., $^1/_2$ str. — 180 zł., $^1/_4$ str. — 100 zł., $^1/_8$ str. — 70 zł

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

ROZKŁAD LOTÓW ważny do 15. IX. 1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

Połączenia lotnicze	Godzina odlotu i przylotu		Kierunek		Godzina przylotu i odlotu	Połączenia lotnicze
	15.50	o.	Warszawa	p.	10.10	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Poznań, Gdańsk, Brno, Wien
	18.00	p.	Poznań	o.	8.00	
	15.30	o.	Warszawa	p.	9.50	
	17.20	p.	Bydgoszcz	o.	8.00	
	15.40	o.	Warszawa	p.	10.20	
	18.00	p.	Gdańsk	o.	8.00	
	16.00	o.	Warszawa	p.	9.30	
	18.00	p.	Katowice	o.	7.30	
z miastami Brno, Wien	10.40	o.	Warszawa	p.	15.00	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	12.30	p.	Kraków	o.	13.10	
	* 13.00	o.	Kraków	p.	** 12.30	
	13.40	p.	Katowice	o.	11.50	
	8.00	o.	Warszawa	p.	15.00	
	10.30	p.	Lwów	o.	12.50	
Katowice - Wien, połączenie codzienne z wyjątkiem niedzieli	10.40	o.	WARSZAWA	p.	15.00	Wien — Katowice połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel
	12.30	p.	Kraków	o.	13.10	
	* 13.00 / ** 13.00	o.	Kraków	p.	* 12.30 / ** 12.30	
	13.40	p.	Katowice	o.	11.50	
	14.10	o.	Katowice	p.	11.20	
	15.55	p.	Brno	o.	9.35	
	16.10	o.	Brno	p.	9.20	
	17.00 / 15.50	p.	WIEN	o.	9.40 / 8.20	
	8.00	o.	WARSZAWA	p.	15.20	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	10.30	p.	Lwów	o.	12.50	
	* 11.00	o.	Lwów	p.	** 12.20	
	12.30	p.	Cernauti*	o.	10.50	
	13.00	o.	Cernauti*	p.	10.20	
	15.40	p.	Galati	o.	7.40	
	16.00	o.	Galati	p.	7.20	
	17.20	p.	BUCURESTI	o.	6.00	
	6.15	o.	BUCURESTI	p.	14.15	
	9.25*	p.	Sofja	o.	13.05*	
	10.10*	o.	Sofja	p.	12.20*	
	12.00*	p.	Thessaloniki	o.	10.30*	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

o. — odlot,

p. — przylot,

* lądowanie w Cernauti dopiero po otwarciu tam lotniska.

* przy godzinach oznacza czas wschodnio-europ.

[*] samoloty kursują tylko: w poniedziałki, środy i piątki.

[**] samoloty kursują tylko: we wtorki, czwartki i soboty.

REGULAMIN III LOTU PUŁUDN.-ZACHODNIEJ POLSKI

Początek na str. 198

Dokończenie.

Za chwilę lądowania samolotu uważać się będzie chwilę złożenia przez pilota lub towarzysza podróży danego samolotu na stole Komisji Sportowej karty kontrolnej.

Ażeby być klasyfikowanym, zawodnik winien przebyć całą trasę i zatrzymać się we wszystkich wymaganych punktach.

Dalej winien mieć na pokładzie płatowca poza normalnie wymaganemi dokumentami kartę kontrolną, w której też winien notować wszystkie wypadki w drodze i lądowania poza obowiązującemi lotniskami (przymusowe) oraz przedkładać ją do podpisu przy stole Kom. Sport.

Otwarcie startu w Krakowie o godz. 7-ej, zamknięcie — o godz. 8-ej. Otwarcie kontroli w Mielcu o godz. 7.30, zamknięcie o 10, w Częstochowie: 8 do 12; w Katowicach 9—14; w Nowym Targu 11 do 17, w Krakowie 12.30 do 21.15.

Szybkość na poszczególnych odcinkach między lądowaniami winna być równa zadeklarowanej przy zgłoszeniach.

Za przebycie trasy zgodnie z danemi, podanemi przy zgłoszeniu — punktów 500.

Za każdą rozpoczętą minutę spóźnienia lub nadrobienia — 2 punkty karne.

Za niewystartowanie w czasie ustalonym przez porozumienie (lub max. dopuszczalnym — jak to ustalono wyżej) za każdą minutę rozpoczętą traci zawodnik 4 punkty.

Niezgłoszenie się przy stole Komisji Sportowej w czasie 5 min. po wylądowaniu (po dotknięciu przez samolot ziemi) powoduje utratę za każdą rozpoczętą minutę 20 punktów.

Za przeciętną szybkość, obliczoną przez podzielenie długości trasy przez czas zużyty na jej przybycie (czas uzyskany przez odjęcie od czasu między pierwszym startem a ostatniem lądowaniem w Krakowie czasu obowiązkowych minimalnych zatrzymań) otrzymują zawodnicy punkty dodatkowe w sposób następujący: za szybkość do 80 km/godz. — 0 punktów, za każde następne rozpoczęte 2 km — 1 punkt. Czas będzie mierzony z dokładnością do jednej minuty.

Nieodbycie rajdu powoduje eliminację.

Art. 7.

Próba krótkości startu.

Dnia 16 sierpnia o godz. 9-ej na lotnisku w Krakowie rozpocznie się próba krótkości startu, do której zostaną dopuszczone płatowce, mające ukończony rajd w kolejności posiadanych numerów.

Za długość startu będzie uważana odległość w metrach od linji prowadzonej przez oś samolotu do ostatniego miniętego na ziemi znaku. Znaki będą ustawione co 5 (pięć) metrów.

Ilość punktów za krótkość startu oblicza się w/g. następującego wzoru:

$$Z = xn \frac{SC_u}{s \cdot \sqrt[3]{M^2}},$$

gdzie:

x = stała,
n = 1·0 dla samolotów 2-miejsc.,
n = 0.8 „ „ 1-miejsc.,
s = długość startu danego zawodnika w metrach,
S = długość najkrótszego startu w zawodach,
C_u = ciężar użyteczny w kg.,
M = moc w MK.

Nieodbycie próby krótkości startu powoduje eliminację.

Art. 8.

Próba wznoszenia się na 1500 m.

Zawodnik wznosi się na wysokość 1500 m. w możliwie najkrótszym czasie. Wznoszenie kontrolowane jest przez odpowiednio plombowany barograf. Powtórzenie próby powoduje utratę 20 punktów. Za czas wznoszenia się uważany będzie lepszy z osiągniętych.

Punktacja według następującego wzoru:

$$xn \frac{C_u}{\sqrt[3]{M^2}} \frac{T}{t},$$

gdzie:

x, n, C_u, M — jak w art. 7;
t = czas wznoszenia się danego zawodnika w minutach;
T = najlepszy czas w zawodach.

Dokładność pomiaru do 1 minuty.

Nieodbycie próby wznoszenia się powoduje eliminację.

Art. 9.

Lądowanie w kole.

Zawodnik ląduje w kole o promieniu 100 m. Próbę wykonywa się dwa razy. Punkty uzyskane w obu próbach sumuje się.

Za dotknięcie ziemi w obrębie koła i zatrzymanie się wewnątrz koła tak, by przynajmniej płoza ogonowa była wewnątrz obwodu — 35 punktów dodatnich.

Za dotknięcie ziemi w kole, a zatrzymanie się poza kołem 15 punktów dodatnich.

Za dotknięcie ziemi poza kołem, a zatrzymanie się w kole 15 punktów ujemnych.

Za dotknięcie ziemi i zatrzymanie się poza kołem 30 punktów ujemnych.

Nieodbycie próby lądowania w kole powoduje eliminację.

Art. 10.

Przelot na trójkącie regularności.

Przelot uskuteczniony będzie na trójkącie: Lotnisko — Kopiec Kościuszki — Kopiec Krakusa — Lotnisko. Kierunek okrążenia zależny będzie od kierunku wiatru tak, by start odbył się pod wiatr.

Odległości:

Lotnisko—Kopiec Kościuszki	7000 m
Kop. Kościuszki—Kop. Krakusa	5100 „
Kopiec Krakusa—Lotnisko	5200 „
Razem	17300 m.

Przy zgłoszeniu do tej próby zawodnik poda szybkość, z jaką trójkąt przebędzie.

Czas liczy się od chwili przelotu nad hangarem A. A. K. do powtórnego przelotu nad nim.

Między wierzchołkami trójkąta należy lecieć po linji prostej. Kopce wymijać po prawej stronie przy rundzie lewej i po lewej stronie przy ewentualnej rundzie prawej. Szybkość na poszczególnych bokach trójkąta winna być równa zgłoszonej.

Za każdą sekundę różnicy między czasem zadeklarowanym a rzeczywistym zużytym na przelot trójkąta traci zawodnik 1 punkt.

Nieodbycie próby powoduje eliminację.

Art. 11.

Klasyfikacja.

Zwycięzcą zostanie uznany zawodnik, który uzyska największą ilość punktów w/g następującego wzoru:

G = k (Z + W + N — U).
N = punkty dodatnie.
U —"— punkty ujemne.
Z —"— uzyskane przy próbie krótkości startu.
W —"— —"— —"— wznoszenia się na 1500 m.
k — współczynnik, który wynosi:

Dla pilotów, posiadających dyplom

mniej niż rok	=	1·0
„ „ 2 lata	=	0·9
„ „ 3 „	=	0·8
„ „ 4 „	=	0·7
więcej lub 4 „	=	0·6

Brane będą pod uwagę kwalifikacje starszego z załogi.

Czas będzie liczony od daty ukończenia szkoły pilotażu.

Art. 12.

Nagrody.

Wyznaczone są następujące nagrody honorowe:

Nagroda przechodnia Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego LOPP w Katowicach w postaci marmuru ze statuą lwa za największą ilość zdobytych punktów.

Nagroda przechodnia Wojewódzkiego Komitetu LOPP w Krakowie za największą średnią szybkość na przelotach, w postaci bronzowej statuy „Zwycięzcy".

Nagroda przechodnia Miejskiego Komitetu LOPP w Krakowie, za najlepszy wynik w próbie wysokości, w postaci srebrnego puharu.

Regulaminową nagrodę zdobywa właściciel samolotu.

Pozatem przewidziany jest szereg nagród pozaregulaminowych, pieniężnych i honorowych, których wykaz i regulaminy zostaną ogłoszone dn. 1 sierpnia.

Art. 13.

Postanowienia końcowe.

Konkurs będzie rozegrany zgodnie z regulaminem F. A. I.

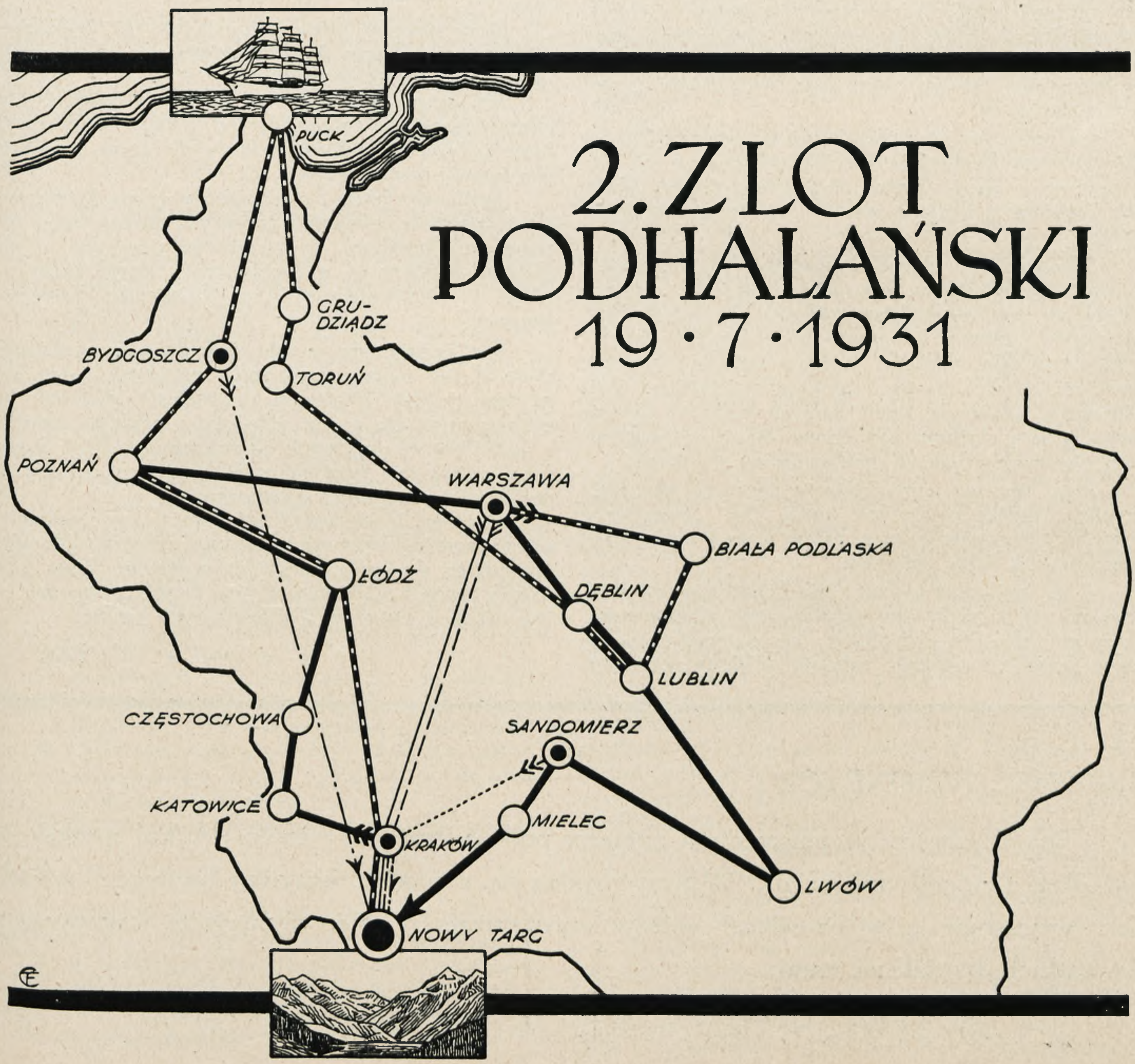
Jedynie powołana do interpretacji niniejszego regulaminu jest Komisja Sportowa A. R. P.

Reklamacje należy kierować do Komisji Sportowej A. R. P. przez Zarząd Aeroklubu Akademickiego w Krakowie. Do reklamacji dołączyć należy kwotę zł. 100, która to kwota zostanie zwrócona w razie pozytywnego załatwienia sporu.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK II (VIII) LIPIEC-SIERPIEŃ 1931 Nr. 7-8 (81-82)

2. ZLOT PODHALAŃSKI 19·7·1931



NA WIDNOKRĘGU

ZAGADNIENIE OSZCZĘDNOŚCI

Aktualne dziś zagadnienie wprowadzania koniecznych oszczędności w całem życiu państwowem nie może pozostać bez echa również i w dziedzinie życia i rozwoju polskiego sportu lotniczego.

Do chwili obecnej czynniki rządowe są w stanie utrzymać przewidziane dla sportu lotniczego sybsydja w sumach prawie, że nie odbiegających od sum preliminowanych.

Ten wyjątkowy stan rzeczy, podyktowany zrozumieniem ważności z punktu widzenia państwowego tej gałęzi sportu — musi wywołać ze strony klubów lotniczych równie wyjątkową oględność i oszczędność w dokonywaniu wydatków i również pełne zrozumienie interesów Państwa.

Niema wydatku, czy też tranzakcji finansowej zawieranej przez klub, przy którym nie należałoby pamiętać o tym dowodzie zaufania, którym go darzą czynniki rządowe i pamiętać o fakcie, że podstawą istnienia klubów są subwencje rządowe i społeczne, a więc środki, które ze względu na swe źródła wymagają bardzo starannego rozważania przed wydatkowaniem.

Na fakty te zwracają wyraźnie uwagę okólniki Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lipca b. r., podyktowane z jednej strony dbałością o interes Skarbu Państwa, z drugiej zaś o interes sportu lotniczego.

Obowiązkiem zarządów klubów i naczelnych organizacyj lotniczych jest jednak nietylko zastosowanie się do zaleceń oszczędności w wydatkach i specjalnej dbałości o sprzęt, lecz również poszukiwanie sposobów nietylko życia w okresie obecnym, który nie jest dla sportu lotniczego najcięższy — lecz również i w okresie, który przyjść może — okresie może bardzo ciężkim, gdy pomoc oficjalna znacznie zmaleje, a który jednak trzeba będzie przetrwać.

Toteż sprawa wprowadzenia pewnych ekonomij w życiu klubów lotniczych musi być gruntownie i szybko przedyskutowaną, celem wyciągnięcia konsekwencyj w razie potrzeby.

O ile zaś sport lotniczy nie będzie potrzebował borykać się z większemi trudnościami finansowemi, to praca nie pójdzie na marne, lecz pozwoli temi samemi środkami osiągnąć znacznie większe rezultaty.

Jeślibyśmy chcieli szukać przykładów dowodzących możności potanienia godziny lotu na samolocie sportowym czy turystycznym w organizacjach, to należy zwrócić uwagę na Niemcy.

W ciągu roku 1929 przeciętna godzina kosztowała tam 59 marek. W roku 1930 już ta sama godzina kosztowała znacznie mniej, bo tylko 40 mk. i 20 fenigów.

Obniżkę tę uzyskano przedewszystkiem dzięki takim środkom, jak:

1. Bardziej intensywnemu eksploatowaniu sprzętu, do 200 godzin rocznie.

2. Zawarciu umowy z „Lufthansą", która w całym szeregu miast objęła remont i konserwację sprzętu lotniczego klubów, co wpłynęło znakomicie na obniżenie tych kosztów.

3. Obniżenie wszelkich stawek asekuracyjnych przez towarzystwa ubezpieczeń dla sportu lotniczego.

4. Wprowadzeniu tanich w użytkowaniu samolotów.

Są to sposoby, które nie zasługują na lekceważenie przy omawianiu dróg do osiągnięcia ekonomji w uprawianiu sportu lotniczego.

Nie należy zapomnieć również i o zasadzie, że, choćby częściowo tylko, kosztem danego klubu mogą latać jedynie te jednostki, które nie mają możności trenowania w inny sposób.

Jeśli zaś chodzi o propagandę sportu lotniczego i jego spopularyzowanie większe niż obecnie przy minimalnych środkach, to należałoby pomyśleć u nas również niestety — o zastosowaniu wzoru niemieckiego, a mianowicie o t. zw. „Fliegende Uebungsgruppen".

Jest to poprostu sposób na to, że jeśli w miejscowości X jest pewna grupa ludzi chcących zająć się czynnie sportem lotniczym, to zamiast jeżdżenia do większego miasta celem odbywania treningu, samolot z instruktorem przylatuje do tej miejscowości. Szkolenie nawet jest tytułem prób w ten sam sposób w wielu miejscowościach rozpoczęte.

Dążenie do wprowadzenia oszczędności w uprawianiu sportu lotniczego może mieć jeszcze i dla szybownictwa doniosłe znaczenie, ponieważ musi siłą rzeczy zwrócić większą uwagę na tę gałęź lotnictwa — tak ważną i ciekawą, a niepomiernie tańszą.

Rad.

ŚMIERĆ „AWIONETCE"!

Zamieszczony w poprzednim numerze pod powyższym tytułem artykuł spotkał się wszędzie z przychylną oceną. Wszyscy godzą się z tem, że brzydko brzmiące i niepolskie wyrażenie „a w i o n e t k a" należy wyrugować. A więc czynimy to i wzywamy wszystkich, by szli za nami.

Nie „AWIONETKA", lecz „SAMOLOT TURYSTYCZNY".

UWAGI DO MEMORJAŁU „O WOLNOŚĆ LATANIA"*)

Zamieszczamy w majowem numerze Skrzydlatej memorjał, dotyczący najbardziej żywotnych spraw lotnictwa sportowego, spotkał się tak co do formy, jak i treści, z surową oceną Wydziału Lotnictwa Cywilnego. Od kierownika referatu polityczno-prawnego Wydziału, p. kpt. mgr. Piątkowskiego, otrzymaliśmy poniższe „uwagi", które drukujemy w całości i bez komentarzy w imię zasady „Audiatur et altera pars" i zgodnie z naszem naczelnem dążeniem do pogłębienia omawianych zagadnień i ustalenia ich prawdziwego stanu faktycznego. Oczywiście, dyskusji to nie zamyka.

REDAKCJA.

W memorjale tym autor podnosi w stosunku do obowiązującego w Polsce porządku prawnego w lotnictwie cywilnem cały szereg zarzutów, a mianowicie:

I. W odniesieniu do prawodawstwa lotniczego polskiego w ogólności.

Prawodawstwo to, jako zbyt formalistyczne i sztywne, nakłada na lotnictwo cywilne, a w szczególności na lotnictwo turystyczne, cały szereg ograniczeń i trudności formalnych, które tem samem uniemożliwiają zdrowy rozwój tego lotnictwa.

Odnośne rozporządzenia „powstały zawcześnie i zostały ułożone z zupełnem pominięciem ducha i techniki lotnictwa", jak również wymagań i potrzeb lotników prywatnych, przyczem autor powołuje się na jakoby bardziej liberalne w tych sprawach przykłady poszczególnych państw obcych oraz przyrównywa lotnictwo zasadniczo w licznych wypadkach do lądowej komunikacji mechanicznej, a nawet i zwykłej kołowej.

II. W odniesieniu do specjalnych zagadnień.

1) Formalności, związane z otrzymaniem dokumentów osobistych członka załogi, są zbyt uciążliwe i niecelowe.
2) Opłaty stemplowe, pobierane obecnie przy odnawianiu ważności tych dokumentów, są wygórowane i nieuzasadnione.
3) Wymaganie przy rejestracji przedstawiania odbitki fotograficznej samolotu z namalowanemi znakami jest uciążliwe.
4) Obecnie praktykowany sposób kontroli technicznej samolotów jest zbyt uciążliwy.
5) Swoboda lądowania na dowolnie obranym terenie jest ograniczona.
6) Wprowadzenie przymusowego ubezpieczenia samolotów zahamowałoby rozwój lotnictwa sportowego i obciążyłoby go znacznie pod względem finansowym.
7) Meldowanie się przy przylocie i odlocie oraz poświadczanie każdorazowe dziennika podróży samolotu jest uciążliwe i niecelowe.
8) Pobieranie opłat za straty, lądowania oraz za korzystanie z lotnisk i urządzeń na nich jest uciążliwe i niecelowe.

Rozpatrzmy kolejno wyżej przytoczone zarzuty.

A) ad I wyżej.

Unormowanie różnych zagadnień z dziedziny lotnictwa pod względem prawnym ma miejsce:

a) w lotnictwie międzynarodowem — na mocy międzynarodowych konwencyj lotniczych,

b) w lotnictwie poszczególnych państw — na mocy ustawodawstw wewnętrznych tych państw.

Jak wiadomo, podstawowym aktem międzynarodowego prawodawstwa lotniczego jest Konwencja Lotnicza Paryska z 1919 r., do której należy łącznie z Polską 28 państw, przodujących przeważnie pod każdym względem w dziedzinie lotnictwa.

Poszczególne postanowienia tej Konwencji są aktualizowane i doskonalone stale przez fachowe podkomisje Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, w której pracach biorą udział przedstawiciele wspomnianych państw, zarówno osoby urzędowe, jak i prywatne, najwybitniejsi przeważnie specjaliści, nietylko teoretycy lecz i praktycy, w sprawach lotniczych. Trzeba wiedzieć, że międzynarodowa strona prawna lotnictwa cywilnego postawiona jest wyjątkowo wysoko, w porównaniu z innemi dziedzinami.

Ponadto poza Konwencją cały szereg państw posiada swe wewnętrzne ustawodawstwa lotnicze dużej wartości.

Prawodawstwo lotnicze polskie jest jednem z późniejszych: prawo lotnicze ukazało się w 1928 r., rozporządzenia wykonawcze zaś dopiero po tym terminie. Wskutek tego, wymienione akty ustawodawcze były opracowane z uwzględnieniem zarówno obowiązujących umów międzynarodowych, jak i najnowszych prawodawstw lotniczych państw obcych Władze lotnictwa polskiego pilnie śledzą wszelkie zmiany i postępy w tej dziedzinie i starają się wprowadzać je do naszego prawodawstwa.

Wszelkie rozporządzenia, opracowywane wyłącznie pod kątem zaspokojenia praktycznych potrzeb lotnictwa, a nie tworzenia tylko norm teoretycznych, są przedmiotem troskliwej współpracy wszystkich zainteresowanych czynników fachowych nietylko rządowych, lecz, częstokroć, i prywatnych.

Wskutek powyższego, zarzut, jakoby prawodawstwo lotnicze polskie było bardziej rygorystyczne lub formalistyczne od prawodawstw państw obcych, jest pozbawiony wszelkich podstaw i nie może być poparty żadnemi dowodami.

Wprost przeciwnie, niektóre postanowienia i zarządzenia ustawodawcze polskie w dziedzinie lotnictwa, jako późniejsze, są bardziej liberalne, niż analogiczne postanowienia państw obcych, co było już kilkakrotnie stwierdzane w wydawnictwach fachowych tych państw, nawet niezawsze nam przyjaznych. Jako potwierdzenie tego służą przykłady, gdzie prawodawstwa obce znowelizowały swoje przepisy w myśl liberalniejszych wzorów polskich.

Następnie, jeśli chodzi o przyrównanie lotnictwa do środków lokomocji mechanicznej kołowej, to porównanie takie nie może mieć miejsca, gdyż lotnictwo stanowi dziedzinę stosunków odrębnych, których unormowanie wymaga też praw odrębnych. Za-

*) Skrzydlata Nr. 5 (79) z r. b.

sada ta jest uznana i stosowana we wszystkich państwach.

Tłumaczy się to tem, że sfera działania lotnictwa jest daleko obszerniejsza i różnorodniejsza od sfery działania środków lokomocji mechanicznej kołowej.

Samochód ma ściśle ograniczone możliwości ruchu, w postaci wytkniętych dróg lądowych, które w sumie stanowią drobną część całkowitego obszaru Państwa, podczas, gdy zakres działania samolotu jest niczem nieograniczony.

Samochód zasadniczo zagraża bezpieczeństwu publicznemu tylko na drogach i jezdni, samolot — wszędzie.

Dalej, gdy chodzi o osoby trzecie i ich dobra, to skutki katastrof lotniczych mogą być bez porównania groźniejsze niż wypadki samochodowe.

Wobec tego, możliwości nadużyć i wypadków o skutkach niejednokrotnie bardzo ciężkich są w lotnictwie bez porównania większe i groźniejsze.

Na potwierdzenie powyższego przytaczamy fakt że, nie biorąc pod uwagę wypadków wyjątkowych, oraz, wychodząc z założenia dobrej woli kierowcy, można przeważnie przez zatrzymanie samochodu, w razie stwierdzenia defektu — uniknąć niebezpieczeństwa wypadku, co jest nadzwyczaj utrudnione, a w niektórych okolicznościach wręcz niemożliwe, w lotnictwie.

Porównywanie ilości wypadków samochodowych z wypadkami lotniczemi również nie stanowi przekonywującego argumentu, ponieważ większość katastrof samochodowych jest wynikiem nie defektów technicznych, lecz lekkomyślności kierowców.

Nie mogąc dalej wchodzić w szczegółowe rozważania porównawcze na ten temat, przypuszczamy, że już powyższe przykłady w zupełności potwierdzają odrębny charakter lotnictwa.

Następnie, jeśli idzie o różnicę dalszą obu tych spraw, to, w obecnem stadjum ich rozwoju, lotnictwo służy w głównej mierze bezpośrednio interesom państwa, — podczas gdy środki lokomocji mechanicznej kołowej — służą głównie interesom osób prywatnych.

Z tego tytułu państwo otacza lotnictwo specjalną opieką, oraz okazuje mu wybitną pomoc materjalną, dzięki której lotnictwo egzystuje.

Wzamian za to lotnictwo musi być ściśle podporządkowane interesom ogólnym państwowym, do których się dołączają interesy bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Te wszystkie motywy usprawiedliwiają większą ostrość przepisów w lotnictwie niż w ruchu kołowym, już w obecnym stanie tych spraw, tembardziej zaś będzie to usprawiedliwione w przyszłości, w miarę rozwoju lotnictwa, zwiększenia się ilości samolotów, ich rozmiarów oraz szybkości, wreszcie zwiększania się w związku z tem możliwości niebezpieczeństwa.

Ponadto, jeśli chodzi o komunikację kołową, jak częściowo i wodną, to nie możemy podzielić zdania autora, iż odbywają się one dowolnie, gdyż w rzeczywistości są one ograniczone do ściśle wytkniętych dróg i szlaków. W szczególności komunikacja kołowa jest ograniczona całym szeregiem przepisów ogólnych i porządkowych, częstokroć aż zadrobiazgowych, surowo przestrzeganych, zwłaszcza zagranicą, np. w Anglji, Ameryce i t. d.

Dalej, co się tyczy twierdzenia, że przepisy lotnicze nie zapobiegają nadużyciom, to jest ono błędne, ponieważ analogicznie, jak w każdej innej dziedzinie życia publicznego, zakaz państwowy w formie abstrakcyjnej normy prawnej, nie jest w stanie praktycznie zapobiec uprzednio nadużyciom. Ustala on jedynie pewne prawidła postępowania, mające na celu bezpieczeństwo Państwa lub bezpieczeństwo i porządek publiczny, a w razie stwierdzenia nadużycia, daje dopiero ex post podstawę dochodzenia naruszonych praw, a ewentualnie i przykładnego ukarania osoby winnej.

Takie stanowisko Państwa tłumaczy się przedewszystkiem obowiązkiem czuwania nad przestrzeganiem istniejącego porządku prawnego oraz chęcią zapobieżenia ewentualnym dalszym nadużyciom. Słuszność takiego stanowiska znajduje swe potwierdzenie w tem, że na nieszczęście mamy już do zanotowania w naszem młodem lotnictwie kilka faktów, gdzie karygodne zlekceważenie przepisów pociągnęło za sobą śmierć nietylko osób winnych naruszenia przepisów, lecz i osób zupełnie niewinnych.

Wynikiem tego stanu rzeczy jest poniekąd podporządkowanie dążeń liberalistycznych lotnictwa sportowego wymienionym wyżej interesom ogólnopaństwowym i prywatnym wszystkich obywateli.

Należy przewidywać, że niewątpliwie w przyszłości zajdą pewne zmiany na korzyść lotnictwa cywilnego. Zmiany te jednak muszą mieć miejsce w drodze ewolucji, w miarę zmian na lepsze w układzie ogólnych stosunków międzynarodowych i państwowych, oraz w miarę zwiększenia się bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, co zależy od większej doskonałości pod licznemi względami, nietylko samego materjału lotniczego, lecz i personelu latającego.

Kwestja ta u nas będzie napewno traktowana z całem zrozumieniem i życzliwością, tak, jak to ma miejsce dotąd. Wzamian za to, władze mają prawo i obowiązek domagać się poszanowania słusznych praw i interesów zarówno Państwa, jak i ogółu obywateli, a w związku z tem przestrzegania przepisów, niewygodnych, być może, pod pewnym względem dla poszczególnych jednostek, niemniej jednak koniecznych dla dobra ogółu, który nota bene na utrzymanie tego lotnictwa łoży znaczne sumy.

B). ad II wyżej.

Do p. 1-go. Gdy chodzi o otrzymywanie i przedłużanie ważności dokumentów osobistych członka załogi, to należy odróżniać dwa rodzaje tych dokumentów, a mianowicie:

a) świadectwo uzdolnienia, które stwierdza, że tak pod względem zdrowia, jak i pod względem kwalifikacyj zawodowych dana osoba odpowiada zasadniczym warunkom, wymaganym dla członka załogi. Jest to dokument stały.

b) upoważnienie (licencja) — jest dokumentem stwierdzającym, że osoba, kótra otrzymała

świadectwo uzdolnienia, zachowuje nadal prawo do wykonywania tych samych czynności członka załogi. Dokument ten jest czasowy, z ważnością dla pilotów turystów na okres 12-u miesięcy. Ważność jego może być przedłużana na dalszy okres 12-umiesięczny:

b_1) o ile badania lekarskie stwierdzą, że pod względem stanu zdrowia pilot turysta odpowiada ustalonym warunkom, oraz

b_2) o ile kandydat wykonał conajmniej trzy godziny lotu, w charakterze pilota samodzielnego, w przeciągu ostatnich 6 miesięcy ważności upoważnienia.

Autor memorjału krytykuje obowiązujący obecnie w Polsce stan, twierdząc, że wstępne badania lekarskie, warunkujące uzyskanie świadectwa uzdolnienia, a przeprowadzane obecnie przez Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich są niepotrzebne i nazywa je „zbytniemi formalnościami". Uważa, że wystarczałaby tylko ogólna wizyta lekarska, stwierdzająca brak nadzwyczajnych ułomności, tak, jak jakoby to ma miejsce w Anglji i we Francji. Powołuje się na przykłady z czasów wojny, kiedy piloci pełnili swe funkcje, mimo, iż nie posiadali odpowiednich warunków zdrowia.

Dalej stwierdza, że dla automobilisty są większe pod względem warunków zdrowia wymagania, niż dla lotnika, a automobiliści nie przechodzą badań w takim zakresie, jak lotnicy.

Rozpatrzmy kolejno te wszystkie zarzuty i uwagi.

Przedewszystkiem, rozważmy twierdzenie autora memorjału, że jakoby w Anglji i we Francji wystarczała tylko ogólna wizyta lekarska, zamiast badań lekarskich wstępnych, w tym samym zakresie, co i u nas.

Otóż, kategorycznie stwierdzamy, że tak nie jest.

Badania lekarskie wstępne we wszystkich państwach, należących do Konwencji Lotniczej z 1919 r., do której należą też oba wymienione państwa, odbywają się według warunków, ustalonych w tej Konwencji.

Zarówno w Anglji, jak i we Francji, oraz w innych państwach, nawet nienależących do Konwencji z 1919 r., jak np. w Stanach Zjednoczonych Ameryki Półn., badania te są prowadzone przez specjalne instytuty, którym odpowiada nasze Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich.

Badania pierwsze są wszechstronne, lekarze są specjalistami fachowo-lotniczymi, mającymi do swej dyspozycji specjalne urządzenia i przyrządy. Takie kwalifikowanie personelu lotniczego jest uznane we wszystkich państwach za celowe i w żadnym wypadku nie powinno wywoływać zarzutu „zbytnich formalności"

Twierdzenie więc autora memorjału jest zupełnie dowolne i niezgodne z prawdziwym faktycznym stanem rzeczy.

Dalej, co się tyczy zakwestjonowania przez autora memorjału celowości tych badań i ograniczenia ich tylko do ogólnej wizyty lekarskiej, tak, jak to ma miejsce w automobiliźmie, to takie postawienie sprawy ze strony autora świadczy tylko o powierzchownem ujęciu kwestji, tak ważnej dla lotnictwa, jak odpowiedni pod względem stanu zdrowia dobór kandydatów na pilotów.

Kwestja ta stanowi przedmiot specjalnego zainteresowania wszystkich państw, przodujących w lotnictwie. Liczni uczeni i lekarze-lotnicy prowadzą stale specjalne badania w tej dziedzinie, wynikiem czego jest cały szereg prac naukowych oraz nadzwyczaj ciekawe rezultaty badań praktycznych. Kwestja badania lekarskiego lotników do służby w powietrzu była już niejednokrotnie poruszana na łamach naszej fachowej prasy lotniczej. Szkoda tylko, że prace te nie są znane szerszemu ogółowi lotników, a przynajmniej tym, którzy w tych sprawach zabierają głos. Interesującym się bliżej tem zagadnieniem możemy gorąco polecić pracę mjr. dr. Włodzimierza Missiury p. t. „Współczesne metody selekcji lotników". (Warszawa 1928 r.). W pracy tej zostały dokładnie ujęte kwestje następujące: przyczyny konieczności dokonywania tych badań, stopniowy ich rozwój, zakres tych badań w poszczególnych państwach, oraz wpływ ich na zmniejszenie wypadków lotniczych. Szczególnie bogato zestawiony jest dział piśmiennictwa międzynarodowego, traktującego o tych sprawach.

Takie ustosunkowanie się do tych spraw tłumaczy się coraz większemi możliwościami lotnictwa, a w związku z tem, coraz to większemi wymaganiami, jakim winni odpowiadać piloci, i to nietylko piloci samolotów specjalnych, lecz nawet i turystycznych.

Obecnie piloci samolotów turystycznych (które nota bene mogą zabierać łącznie z załogą po kilka osób) odbywają raidy po kilka tysięcy kilometrów, przelatując różne kraje o biegunowo odmiennym klimacie, oraz góry o wysokości po kilka tysięcy metrów, napotykając na swej drodze niejednokrotnie gwałtowne zmiany atmosferyczne i t. d. i t. d.

Ponadto, nierzadko nawet w czasie zwykłych przelotów, lotnicy turystyczni napotykają nieraz burze, w czasie których muszą okazać nadzwyczajną zimną krew i przytomność umysłu, zdolność szybkiej orjentacji i decyzji, w nieoczekiwanych momentach krytycznych, energję, oraz muszą dać z siebie cały zapas sił nerwowych i fizycznych, aby móc wyjść zwycięsko z walki z żywiołem. Zapytajmy naszych asów turystycznych, Babińskiego, Płonczyńskiego, Skarżyńskiego, Żwirkę i innych o ich przeżycia, a napewno nietylko, że potwierdzą nasze tezy, lecz i prawdopodobnie dorzucą na ich poparcie niejeden fakt ze swych przeżyć lotniczych.

Jeśli idzie o porównanie z automobilistami, to ciekawi bylibyśmy wiedzieć, jakby się np. przedstawiały wyniki badań, gdyby w przeciągu kilku lat codziennie przez równą ilość godzin pełnili swe funkcje równolegle kierowca samochodu i pilot samolotu? Czy rzeczywiście wyniki tych badań potwierdziłyby wnioski autora memorjału? Mimo, iż nie mamy najmniejszych pretensyj do znajomości tych spraw, jednakże z całą śmiałością pozwolimy sobie nie podzielić twierdzeń autora memorjału.

Zresztą dane statystyczne badań pilotów, któ-

rzy uprawiają czynnie lotnictwo od kilkunastu lat, wykazują wpływ tego na stan ich zdrowia i różnicę, jaka w tym względzie ma miejsce, w porównaniu z automobilistami, prowadzącymi auto tę samą ilość lat.

Względy powyższe w dostatecznym chyba stopniu uzasadniają konieczność stawiania specjalnych warunków zdrowotnych lotnikom, w odróżnieniu od automobilistów.

Powyższe zostało uznane za aksjomat, przez najbardziej kompetentnych fachowców lotniczych, których opinja w danym wypadku musi być uważana za miarodajną.

Na zasadzie więc powyższego mają miejsce specjalne badania lekarskie, zarówno wstępne, jak i okresowe, a to w celu stwierdzenia zdolności fizycznych pilota do uprawiania lotnictwa.

Oczywiście, że zakres tych badań dla pilotów turystycznych, mimo, iż niejednokrotnie piloci ci w praktyce swej muszą się wykazać 100%-owemi wartościami rasowych asów lotniczych, jest bardziej ograniczony niż dla pilotów innych kategoryj, np. dla pilotów wojskowych, komunikacyjnych i innych.

Dalej, co się tyczy uwagi, że w czasie wojny piloci pełnili swe funkcje, mimo, iż nie posiadali odpowiednich warunków zdrowia, to w sprawie tej należy uwzględnić co następuje:

Przedewszystkiem rzecz miała się w lotnictwie wojskowem i do tego w czasie wojny. Obowiązują w takich wypadkach normy specjalne, których nie można brać za przykład dla lotnictwa cywilnego w czasie pokoju.

Mimo, iż w czasie wojny było duże zapotrzebowanie do wojsk lotniczych, to jednakże kandydaci byli starannie dobierani i to specjalnie pod względem fizycznym. Były jednak wypadki, że, gdy ktoś z personelu latającego utracił naskutek działań wojennych część swych zdolności lotniczych, pod względem zdrowia, władze zezwalały mu w drodze wyjątku na pełnienie dalszych funkcyj. Przyczyną jednak tego był zazwyczaj katastrofalny brak personelu latającego w jednostkach frontowych (do wojsk lotniczych był zaciąg ochotniczy), spowodowany dużemi stratami na froncie, oraz częściowo uchylaniem się latającego personelu, stacjonowanego na tyłach, od zajmowania miejsc swych kolegów, poległych na froncie.

Zresztą fakty te miały miejsce i u nas i są dobrze znane tym z obecnych pilotów turystów, którzy latali już w latach 1918—1920, jako piloci wojskowi.

Skoro już tak wyczerpująco wyjaśnia się tę kwestję, celowem będzie ustalenie, dlaczego władze lotnicze u nas nie zgadzają się na uprawianie sportu lotniczego przez jednostki, które nie odpowiadają pod względem stanu swego zdrowia obowiązującemu minimum? Ustalenie tego jest tembardziej celowe, że władze spotykały się już kilka razy z tego rodzaju konkretnemi zarzutami.

Otóż u nas sport lotniczy jest uprawiany przedewszystkiem za pieniądze państwowe. W interesie więc Państwa leży, aby personel, szkolny na jego koszt, w razie potrzeby był zdolny w 100% oddać mu usługi potrzebne wzamian za świadczenia uzyskane w specjalnym celu ze strony Państwa. Być może, że w przyszłości w wypadkach wyjątkowych będzie możliwe okazywanie pewnych ulg tym kandydatom na pilotów, którzy nie będą odpowiadać ustalonym warunkom zdrowotnym.

Ulgi te będą mogły mieć miejsce nieinaczej, jak przy zachowaniu pewnych warunków, np.:

1) kandydat wyszkoli się wyłącznie na swój koszt,
2) będzie latał bez pasażerów na samolocie zakupionym i utrzymywanym na swój koszt,
3) ubezpieczy się odpowiednio w stosunku do osób trzecich i t. p.

W ten sposób będą mogły być uwzględnione indywidualne życzenia poszczególnych jednostek, bez narażania jednak Państwa na ponoszenie niecelowych kosztów, oraz bez niepotrzebnego narażania na niebezpieczeństwo osób trzecich.

Rozumie się, że piloci tacy mogliby latać jedynie wewnątrz kraju, gdyż zagranicą obowiązują przepisy międzynarodowe, którym wszyscy obowiązani są podlegać.

W dalszym ciągu autor memorjału stwierdza, że na odnowienie licencji należy tracić 3 dni czasu, ponieważ należy w tym celu przybywać specjalnie z dalekiej prowincji do Warszawy dla poddania się badaniom dokładnie w dany dzień kalendarza i t. d.

Otóż, jak się ta sprawa przedstawia w rzeczywistości?

Sprawa poddawania personelu latającego okresowym badaniom lekarskim była rozpatrywana na posiedzeniu podkomisji medycznej CINA w dniu 26 października 1928 r. Posiedzenie to było zwołane specjalnie w celu rozpatrzenia sprawy możliwości uchylenia badań lekarskich okresowych. Delegacja francuska przedstawiła memorjał, z którego wynikało, że, według statystyk francuskich wypadków lotniczych, na 100 pilotów zabitych, 70 w czasie wypadku było w nieodpowiedniej kondycji fizycznej i to nawet niezdolność ta była nieznaczna, tak, że nie można jej było przypisywać bezpośrednio, iż była przyczyną wypadku. Na zasadzie powyższego, konieczność poddawania personelu okresowym badaniom lekarskim została uchwalona jednogłośnie.

Są to cyfry i dane źródłowe, mające powagę rzeczy rozpatrzonych dokładnie, w całkowitem tych spraw ujęciu, i osądzonych przez jednostki miarodajne, nie zaś dane dowolne, przedstawiane według rozumienia poszczególnych osób, stykających się z temi sprawami pobieżnie i stąd niemających pełni znajomości tych zagadnień.

W myśl rozk. M. Spr. Wojskowych Dept. Aeronautyki L. dz. 8614/30/stud. z dn. 8.VIII.30 r. w porozumieniu z Wydziałem Lotnictwa Cywilnego i Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich, zarządzono, ze względów praktycznych, między innemi, aby okresowe badania lekarskie dla członków załogi statków powietrznych sportowych, przeprowadzali lekarze formacyj lotniczych, jako specjaliści, według następujących przynależności:

Aeroklub w Wilnie do 5 p. lot. w Lidzie,
Aeroklub w Poznaniu do 3 p. lot. w Poznaniu,
Aeroklub w Krakowie do 2 p. lot. w Krakowie,
Aeroklub w Katowicach do 2 p. lot. w Krakowie,

Aeroklub we Lwowie do 6 p. lot. we Lwowie,
Aeroklub w Gdańsku do L. S. S. i B. w Grudziądzu,
Aeroklub w Lublinie do C. W. O. L. w Dęblinie.
Aerokluby w Warszawie, w Łodzi i Białej Podlaskiej mają zgłaszać się wprost do C. B. L. L. w Warszawie. Badania okresowe są bardzo krótkie, sprowadzające się do ogólnej wizyty lekarskiej.

Kandydat, po zbadaniu przez jednego z tych lekarzy, nie potrzebuje bynajmniej jechać sam do Warszawy, lecz przesyła wynik badań lekarskich wraz z dokumentami do Wydziału Lotnictwa Cywilnego, który odsyła z powrotem na swój koszt osobie zainteresowanej przedłużoną automatycznie licencję.

Jak widać z powyższego, władze same, już w pierwszym roku powstania u nas kategorji pilotów-turystów, wydały zarządzenia, które umożliwiają, bez zbytnich trudności, pilotom, w większości wypadków, w miejscu ich zamieszkania, poddawanie isę okresowym badaniom lekarskim.

Należy przytem pamiętać, że ze strony władz są okazywane wszelkie udogodnienia, które niezawsze mają miejsce zagranicą, jak np. wszelkie badania są bezpłatne, podczas gdy np. w Anglji za każde badanie trzeba płacić przeszło 40 zł., kandydaci otrzymują zniżki na kolejach i t. p.

Wreszcie, co się tyczy okresów ważności licencji i terminów jej przedłużania, to przepisy międzynarodowe wymagają oznaczenia dokładnej daty, po której ważność licencji wygasa.

Warunki te są ustalane międzynarodowo i Polska nie może od nich odstąpić, pod groźbą nieuznawania wydanych przez siebie dokumentów członka załogi na obszarze państw obcych, co nie leży chyba w interesie właściciela tych dokumentów.

Obecnie obowiązują przepisy, że licencje dla pilotów turystycznych mają ważność roczną od daty wystawienia.

Z tego też powodu kwestjonowanie przez autora memorjału obecnie istniejącego stanu rzeczy możemy przyjąć nie jako krytykę słuszności zasad obowiązującego obecnie systemu, stosowanego zresztą bez zastrzeżeń w całym szeregu innych dziedzin życia publicznego i prywatnego, lecz jako przedstawienie drobnych niedogodności dla pilotów dostosowania się do niego w życiu praktycznem.

Projekt autora, o ile da się on pogodzić z obowiązującem ustawodawstwem międzynarodowem, będzie wzięty pod uwagę, dla ewentualnego uwzględnienia.

Uzupełniająco możemy podać do wiadomości, że, dla ułatwienia polskim turystom lotniczym tych spraw na terenie międzynarodowym, rozważane są możliwości badania turystów, w czasie ich pobytu zagranicą, przez odpowiednie instytucje państw obcych, oraz przedłużania im na tej zasadzie licencyj przez nasze placówki zagraniczne.

Również przygotowywany jest projekt rozporządzenia, w myśl którego placówki te okazywałyby określoną pomoc pilotom turystycznym, w razie konieczności lub wypadku na terenie obcego państwa.

Do punktu 2. W uwagach do p. 1 wyżej została wyjaśniona różnica między świadectwem uzdolnienia a upoważnieniem do wykonywania funkcyj członka załogi statku powietrznego. Dokumenty te, na zasadzie obowiązującego ustawodawstwa międzynarodowego, są traktowane odrębnie.

Odnowienie licencji odbywa się na zasadzie zadośćuczynienia pewnym warunkom, między innemi i na zasadzie wyników okresowych badań lekarskich. Wykonanie warunków należy przedstawić Ministerstwu Komunikacji. Powyższe uzasadnia konieczność składania wniosku o odnowienie licencji.

Co się tyczy zarzutu, że pobierane opłaty stemplowe są wygórowane i nieuzasadnione, to sprawa ta jest niezależna od Ministerstwa Komunikacji, które w swoim czasie zwracało się do Ministerstwa Skarbu w sprawie uzyskania ulg dla lotnictwa od obowiązujących przepisów w tej dziedzinie.

Autorytatywna jedynie w tych sprawach decyzja Min. Skarbu (pismo Nr. D. V/7469/6 z dn. 31 sierpnia 1929 r.) ustaliła między innemi co następuje:

„Opłacie w wysokości 3 z., a mianowicie na mocy art. 154 ustawy o opłatach stemplowych, podlegają: książeczka zawierająca świadectwo uzdolnienia oraz upoważnienie do wykonywania funkcyj członka załogi statku powietrznego (§ 11 ust. 3 rozporządzenia z dnia 8 lutego 1929 r. — Dz. Ust. R. P. Nr. 35, poz. 323), nostryfikacja takich świadectw, wydanych przez władze państwa obcego (§ 12) oraz przedłużenie ważności wymienionego wyżej upoważnienia (§ 13)".

Zresztą, należy zauważyć, że opłata roczna, pobierana z tego tytułu przez Państwo, w wysokości 6 zł. nie stoi w żadnym stosunku do kosztów administracji państwowej dla tych spraw. Opłaty tego rodzaju, znacznie wyższe jednak, są pobierane w szeregu innych daleko ważniejszych gałęzi życia publicznego (np. automobilizm), niż lotnictwo sportowe, na które i tak Państwo i społeczeństwo łożą ogromne sumy.

Ponadto, prawdopodobnie znaczna ilość pilotów-turystów płaci bez szemrania analogiczne opłaty roczne, w wyższym jednak znacznie stopniu, za prawo polowania, jeżdżenia na rowerze, motocyklu bądź samochodzie, więc czyż już tak specjalnie wielkiem obciążeniem jest opłata roczna w wysokości aż 6 złotych za prawo latania na samolocie sportowym, kupionym być może nawet zagranicą za duże pieniądze?

Sądzimy, że wobec tak wielkich świadczeń, okazywanych w danym wypadku ze strony Państwa (prawie wszystkie samoloty są oddane do użytku za darmo), któremu zresztą zależy bezpośrednio na pewnej tylko kategorji lotników-turystów, a nie na wszystkich, wypadałoby nie przekraczać pewnych granic, w nagminnem obecnem dążeniu do uchylania się od ponoszenia najmniejszych nawet świadczeń na rzecz Państwa, choćby one były najbardziej uzasadnione.

Do punktu 3. W myśl obowiązujących przepisów międzynarodowych, Państwa wymagają, aby każdy statek powietrzny był oznaczony specjalnemi znakami, które ustalają jego przynależność państwową, oraz wpisanie do państwowego rejestru statków powietrznych.

Powyższe tłumaczy się tem, że państwo, które

chce poddać stałej kontroli technicznej samoloty latające nad swem terytorjum i które chce zapewnić sobie możność represji w wypadkach przekroczenia przepisów ruchu lotniczego — winno, w razie potrzeby, móc zidentyfikować w sposób szybki i pewny samolot, nawet, o ile możności, w wypadku, gdy dany samolot znajdował się w powietrzu.

Dla ułatwienia tego rozpoznania samoloty muszą być zaopatrzone w litery lub cyfry widoczne z dużej odległości i identycznie te same, które są zapisane w państwowym rejestrze statków powietrznych.

Powyższa zasada znakowania statków powietrznych obowiązuje we wszystkich państwach i jest ściśle przez nie przestrzegana.

Bezpodstawny zupełnie jest zarzut autora memorjału co do trudności przy rejestrowaniu samolotu, gdy chodzi o przedstawienie fotografij rejestrowanego samolotu z namalowanemi znakami.

Ponadto autor, mimo, iż znana mu jest doskonale obecna nasza procedura rejestracyjna, przedstawia ją z niewiadomych przyczyn odmiennie od istniejącego faktycznie stanu rzeczy.

Praktycznie sprawa rejestracji przedstawia się w ten sposób, że osoba zgłaszająca wniosek o zarejestrowanie samolotu, otrzymuje od Ministerstwa Komunikacji wyznaczone znaki, maluje je na płatowcu i przedstawia fotografję samolotu z namalowanemi znakami, poczem dopiero następuje definitywne wpisanie samolotu do rejestru państwowego i wydanie karty rejestracyjnej, uprawniającej dopiero dany samolot do wykonywania lotów.

Zdawałoby się, że nie może być bardziej uproszczonej i zrozumiałej procedury i to nietylko dla prawników, zajmujących się stale temi sprawami, ale nawet i dla agronomów, dorywczo zabawiających się niemi „dla sportu".

Kwestja celowości tych znaków została omówiona na wstępie.

Od obowiązującej obecnie zasady nie można odstąpić, albowiem:

1) obowiązkiem władz przed wydaniem dokumentów jest stwierdzenie, czy znaki te są rzeczywiście namalowane i czy są namalowane przepisowo, czego jedynym formalnym dowodem jest żądana fotografja;
2) dopuszczając fotografję bez znaków, władze lotnicze nie miałyby żadnej gwarancji, że znaki te zostaną wogóle namalowane, względnie, że zostaną namalowane przepisowo; wreszcie, że świadectwo sprawności technicznej, wydane dla danego samolotu, nie będzie użyte dla innego samolotu tego samego typu.

Jak widać z powyższych wyjaśnień, obecnie stosowana procedura jest bardziej wygodna i pewna dla władz lotniczych.

Uregulowanie tej sprawy w myśl postulatów autora memorjału, pomijając wyżej przytoczone względy zasadnicze, uniemożliwiające ich wprowadzenie w życie, w niczem nie ulepszy obecnie istniejącego stanu, albowiem i tak znaki muszą być bezwzględnie namalowane, a fotografja samolotu musi być dokonana i dostarczona dla umożliwienia rejestracji samolotu.

Powoływanie się na przykłady zagraniczne w tym wypadku świadczy o niezupełnej znajomości autora zasad i szczegółów tych spraw. Rzeczywiście zdarzają się wypadki, iż na świadectwie sprawności technicznej może znajdować się fotografja samolotu bez znaków, lecz należy pamiętać o tem, że stwierdzenie sprawności technicznej samolotu do lotu a zarejestrowanie tego samolotu są to rzeczy zupełnie różne i mogące odbywać się niejednocześnie. W Polsce tak się złożyło, że praktycznie ubieganie się o otrzymanie świadectwa sprawności technicznej i o kartę rejestracyjną (rejestracja statku) odbywają się jednocześnie. Naogół jednak nadanie świadectwa sprawności technicznej następuje wcześniej, z chwilą ukończenia fabrykacji samolotu w wytwórni a następnie uznania jego zdolności do lotu. Samolot taki, o ile nie jest rejestrowany przez wytwórnię dla własnych potrzeb, pozostaje na składzie wytwórni do czasu sprzedaży, w którym to celu musi posiadać, na dowód swojej zdolności do lotu, — świadectwo sprawności technicznej wydane na każdy samolot indywidualnie według jego numeru fabrycznego. W tym to wypadku władze lotnicze mogą wydać świadectwo sprawności technicznej (ma to miejsce z typami farbykowanemi seryjnie) nie żądając fotografji ze znakami, których przecież samolot mieć nie może, jako jeszcze niezarejstrowany. Natomiast z chwilą sprzedaży samolotu określonej osobie i powstania potrzeby jego zarejestrowania, fotografja ze znakami musi być bezwzględnie przedstawiona, w celu stwierdzenia tem samem identyczności statku.

W ten sposób np. postępują angielskie władze lotnicze, wydając do dyspozycji poszczególnym fabrykom lotniczym świadectwa sprawności technicznej z fotografjami bez znaków. Tłumaczy się to tem, że po sprzedaży samolotu znaki te bezwzględnie muszą być ustalone i namalowane przez jego właściciela, czy to w kraju czy też zagranicą.

Taka procedura miała miejsce np. przy dostarczeniu samolotu „Moth", zakupionego od firmy „de Havilland" dla Kierownictwa Kursów Lotniczych dla kolejarzy w Katowicach.

Władze polskie postępują w identyczny sposób w wypadkach sprzedaży samolotów polskiej konstrukcji do państw obcych, gdzie samoloty te będą normalnie zarejestrowane. Nie można jednak żądać stosowania tych odmiennych prawideł przy rejestracji samolotów przez swych obywateli w kraju, która musi odbywać się normalnie.

W ten sposób przedstawia się meritum tej sprawy. Uzupełniająco, wobec zarzutów autora memorjału, pozwalamy sobie stwierdzić nie gołosłownie, lecz na zasadzie konkretnych przykładów, że z tego tytułu piloci nie mieli najmniejszych trudności, nietylko przy rejestracji samolotów krajowych, lecz nawet zagranicznych. Pozwolimy sobie prosić o danie świadectwa prawdzie pp. prof. Pruszkowskiego, por. Czarkowskiego-Golejewskiego, dyr. Czaplickiego, którzy bez żadnych trudności mogli byli zarejestrować w kraju samoloty „Moth" pozostające w Anglji.

Mamy podstawy do przypuszczania, że fakty te są dobrze znane autorowi memorjału.

Jeśli już autor powołuje się na jakoby liberalizm angielski w sprawach znaków, to kwestja ta faktycz-

nie niezupełnie się tak przedstawia, albowiem tenże sam autor memorjału, mimo, iż używał za zgodą firmy de Havilland, jako jej reprezentant handlowy, samolotu „Moth", zarejestrowanego na tę firmę, jako na właściciela, został zmuszony wskutek stanowczego dwukrotnego wystąpienia władz angielskich do zaprzestania używania i to nietylko na obszarze Polski, lecz i na obszarze państw innych, jako poddany polski, samolotu zarejestrowanego w Anglji.

Jest to fakt konkretny, że w tej samej Anglji interesy handlowe angielskie są podporządkowane ogólnym interesom państwowym.

Sądzimy, że uwagi powyższe wyczerpują dostatecznie i wyjaśniają należycie sprawę wysuniętą przez autora memorjału.

Do punktu 4. Wszystkie państwa, dla zapewnienia w granicach możliwości bezpieczeństwa ruchu lotniczego, zezwalają na używanie samolotu jedynie za zgodą władz właściwych.

Państwo zachowuje sobie prawo kontroli w celu stwierdzenia, czy samolot odpowiada wymaganym warunkom technicznym.

Z tego powodu samolot może być używany dopiero po uznaniu jego zdolności do lotu, na dowód czego władze wydają odpowiedni dokument, mianowicie t. zw. świadectwo sprawności technicznej statku powietrznego.

Samolot przez cały czas swej używalności pozostaje stale pod kontrolą techniczną państwa.

O ile władze uznają, że statek powietrzny nie jest zdolny do dalszego użytku, lub gdy dalszy użytek statku mógłby spowodować niebezpieczeństwo — zezwolenie władz może być cofnięte. Zezwolenie to winno być odnowione bądź potwierdzone w wypadku, gdy samolot uległ zmianom konstrukcyjnym lub znacznym przeróbkom względnie reparacjom.

Otóż ten przymus państwa w sprawie konieczności poddawania samolotów stałej kontroli technicznej zapewnia się przez wydawanie świadectw sprawności technicznej o ograniczonym tylko terminie ważności.

Zagadnienie tej kontroli ze względu na dbałość państwa o bezpieczeństwo żeglugi powietrznej jest traktowane przez władze lotnicze bardzo poważnie. Świadczy o tem przyjęta przez te władze metoda. Dla wywiązania się jaknajlepszego z nałożonych na siebie obowiązków władze utrzymują znacznym kosztem specjalne organa kontroli, laboratorja, biura i t. p.

Terminy i wymagania zasadnicze tych badań są ustalane zgodnie z obowiązującemi w tych sprawach zasadami międzynarodowemi.

Maksymalny termin okresowych badań samolotów w myśl tych przepisów nie może przekraczać okresu rocznego, czyli tem samem świadectwo sprawności technicznej ważne być może w stosunkach międzynarodowych najwyżej na okres 12 miesięcy.

Ponadto może mieć miejsce kontrola w wypadkach specjalnych, a nawet w każdym czasie, zależnie od uznania władz kontrolnych.

Jednakże wszystkie państwa, w zależności od swego uznania, mogą ustalać w odniesieniu do krajowych samolotów terminy te, o ważności znacznie krótszej.

Przy rozpatrywaniu tej sprawy należy mieć na uwadze, że okresowe badania samolotów zależą:

1) przedewszystkiem od nabytych doświadczeń w tym względzie przez organa kontroli, które jedynie są miarodajne dla ustalenia przeciętnego okresu czasu, podczas którego faktyczne zużycie samolotu nie przekracza granic bezpieczeństwa;
2) od stopnia zaufania, jaki można mieć do fachowości i sumienności ogółu użytkowników samolotów w danym kraju;
3) wreszcie może zależeć od typów sprzętu lotniczego.

Przyjęty u nas okres badań trzymiesięczny jest właśnie wynikiem długoletniego międzynarodowego doświadczenia praktycznego w tej dziedzinie.

Termin ten obowiązuje w myśl ogólnego regulaminu międzynarodowego biura „Veritas", które kontroluje na tych samych zasadach statki powietrzne również i innych państw.

W związku z powyższem, oraz biorąc pod uwagę, że:

1) doświadczenie praktyczne, osiągnięte w Polsce, wykazało przeważnie brak odpowiednich warsztatów i dostatecznej fachowości oraz sumienności przy obsłudze i konserwacji samolotów, co nie daje potrzebnych gwarancyj należytego utrzymania sprzętu lotniczego;
2) w polskiem lotnictwie sportowem, tak jak zresztą i w lotnictwach innych państw, znajduje się jeszcze zbyt wiele elementu młodego, niedoświadczonego i niejednokrotnie lekkomyślnego, który opanowany przesadną ambicją i wiarą w swoje kwalifikacje fachowe (jak praktyka uczy nie zawsze dostateczne), objawia najdalej posunięte lekceważenie prymitywnych wymagań bezpieczeństwa lotniczego, —

należy stwierdzić, że stosowanie kontroli okresowej w Polsce w obecnym zakresie jest w zupełności uzasadnione i że postulaty autora, co do zwiększenia terminów badań okresowych do 6-ciu miesięcy, jak narazie nie mogą być uwzględnione dotąd, dopóki władze lotnicze nie będą miały dostatecznych i zupełnie pewnych podstaw do bezwzględnego i powszechnego zaufania do osób użytkujących sprzęt lotniczy, który notabene w przeważającej części stanowi obecnie własność Państwa.

Normowanie zaś zasadnicze tej sprawy odrębnie, specjalnie w odniesieniu do poszczególnych osób, nie może mieć miejsca z łatwo zrozumiałych względów konieczności jednakowego traktowania wszystkich obywateli przez władze państwowe, nawet gdyby poszczególne jednostki były postawione w gorsze położenie z winy ogółu.

Co się tyczy ulg specjalnych, to tak, jak i w innych dziedzinach lotnictwa sportowego, są one w wypadkach słusznych stosowane indywidualnie, a nawet nie były nakładane kary w razie przekroczenia terminów.

Miejmy nadzieję, że w niedalekiej już przyszłości, w miarę polepszenia się odnośnych warunków w Polsce, stan ten będzie mógł ulec zmianie na lepsze

i będą mogły być wprowadzone świadectwa sprawności technicznej z terminem ważności 6-miesięcznym (jak to ma miejsce już w kilku państwach), a nawet i rocznym przy odpowiedniem zwiększeniu kontroli doraźnej.

Jak to już wyżej wyjaśniono, decyzja władz w tej sprawie jest uzależniona przedewszystkiem od jakości i obsługi technicznej sprzętu lotniczego w naszem lotnictwie sportowem.

W końcu, jeśli idzie o przykład Anglji, to świadectwa sprawności technicznej z ważnością 12 miesięcy wydaje ona w zasadzie tylko dla swych samolotów, których obsługi technicznej jest pewna. Natomiast, gdy idzie np. o eksport do innych państw, to wystawia te świadectwa z reguły z terminem ważności tylko na czas trwania podróży do kraju przeznaczenia. Np. ostatnie dwa świadectwa na „Mothy" do Polski zostały wydane z ważnością na kilkanaście dni.

Uzupełniająco możemy poinformować, że analogicznie, jak i dla personelu (uwagi końcowe ad p. 1 wyżej) rozważane są możliwości badania polskich samolotów turystycznych w czasie ich pobytu zagranicą, przez odpowiednie organa kontroli państw obcych, oraz przedłużania na tej zasadzie ważności dokumentów tych statków przez nasze placówki zagraniczne.

Do punktu 5. Przechodząc zkolei do sprawy ograniczeń swobodnego lądowania na dowolnym terenie, należy wyjaśnić co następuje.

Kwestja ta nie jest tak prosta, jak to sobie przedstawia autor memorjału, który ją rozpatruje wyłącznie pod swym egocentrycznym kątem widzenia. Zagadnienie to jest jednem z najdelikatniejszych w lotnictwie i to nie z przyczyn natury wewnętrznopaństwowej, lecz międzynarodowej.

W istocie swej przedstawia się ono następująco. W zakresie lądowania poza lotniskiem nie należy widzieć jedynie normy, mającej na celu ustalenie jednego z głównych prawideł bezpieczeństwa ruchu lotniczego, jak również — normy ustalającej obronę prawa własności osób znajdujących się na ziemi.

W zakazie tym natomiast należy widzieć ponadto i przedewszystkiem środek obrony najwyższych interesów Państwa, które nie zezwala nikomu na lądowanie poza miejscami do tego przeznaczonemi, ani nawet w posiadłości prywatnej, choćby za zezwoleniem właściciela posiadłości.

Kwestje te biorą swój początek w dominującej obecnie w międzynarodowych stosunkach lotniczych zasadzie suwerenności Państwa nad powietrzem, w przeciwieństwie do teorji przeciwnej — wolności powietrza.

Zasada suwerenności dominuje w Konwencji Lotniczej z 1919 r., jak również w ustawodawstwach wewnętrznych wszystkich prawie państw.

Bezpośrednią konsekwencją tego stanu rzeczy jest zakaz państw, dotyczący lądowania samolotów poza lotniskami ustalonemi przez państwo. Zakaz taki ma miejsce prawie we wszystkich państwach, jak np.

Brazylji	ustawa z dn.	22 lipca 1922 r. art. 49 lit. a;
Belgji	„ „ „	27 listopada 1919 r., art. 21-22;
Bułgarji	„ „ „	6 czerwca 1925 r., art. 14;
Chili	„ „ „	7 października 1925 r. art. 33;
Francji	„ „ „	31 maja 1924 r., art. 24;
Italji	„ „ „	20 sierpnia 1923 r., art. 31;
Łotwy	„ „ „	7 czerwca 1926 r., art. 34;
Holandji	„ „ „	30 czerwca 1926 r., art. 18,
Szwajcarji	„ „ „	27 czerwca 1926 r., art. 20;
Węgier	„ „ „	30 grudnia 1922 r., art. 8;
St. Zj. Am. Pół.	„ „ „	20 maja 1926 r., art. 10;
Venezueli	„ „ „	16 czerwca 1926 r., art. 54.

i w wielu innych państwach.

Szczególnie charakterystyczne jest stanowisko Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. ze względu na wybitny w przeciwieństwie do Europy brak granic międzypaństwowych, olbrzymie, nadające się do lądowań przestrzenie kraju, oraz olbrzymi rozwój lotnictwa w liberalnej z reguły Ameryce.

Takie postawienie sprawy tłumaczy się przyczyną, że w razie gdyby państwa zezwoliły powszechnie na lądowanie w miejscach dowolnych pilotom krajowym, to, w myśl odnośnych postanowień międzynarodowych, musiałyby zezwalać nolens-volens na to samo i pilotom zagranicznym, co jest bezwzględnie niedopuszczalne ze względu na dobro i interes państw w obecnym stanie stosunków międzynarodowych.

Prawodawstwo angielskie (ust. z dn. 9 grudnia 1923 r., art. 5) stanowi w tej materji pewien wyjątek, gdyż przewiduje obowiązek lądowania na lotniskach urzędowych tylko dla płatowców komunikacyjnych.

To stanowisko Anglji wypływa jednak z jej stanowiska zasadniczego, w myśl którego Anglja głosi zasadę wolności powietrza. Anglji w danym wypadku nie chodzi bynajmniej tyle o dobro lotnictwa sportowego, ile o dobro angielskiego lotnictwa komunikacyjnego, dla którego Anglja chce otworzyć drogi przez wszystkie kraje.

Zresztą do Anglji mało kto lata, a Anglicy latają wszędzie.

Zasadniczą więc rolę odgrywają tu względy wyższe wielkiej polityki ekspansyjnej w każdej dziedzinie Imperjum Brytyjskiego.

Tak przedstawia się ogólnie międzynarodowe tło polityczne omawianego zagadnienia.

Dalej, w sprawie swobodnego lądowania zachodzą przeszkody ze strony zagwarantowanego konstytucyjnie porządku prawnego. Mianowicie przez powszechne zezwolenie na swobodne lądowania w dowolnych miejscach zostałyby naruszone żywotne prawa i interesy osób trzecich, to jest właścicieli gruntów. Ograniczenie tych praw przez władze z reguły może mieć miejsce jedynie w wypadkach konieczności państwowej lub wyższej użyteczności publicznej. Jakkolwiek rozwój sportu lotniczego jest bardzo dodatniem zjawiskiem życia państwowego, to jednakże prywatne, częstokroć nieistotne nawet, interesy lotników-turystów nie mają w żadnym wypadku cech ani konieczności państwowej, ani też cech

wyższej użyteczności publicznej. W ten sposób niema dość silnych motywów, któreby przemawiały za uprzywilejowaniem lotnictwa sportowego w takim stopniu, z jakiego, w myśl tych samych zasad, nie mogą korzystać żadne inne środki lokomocji. Pewnie, że takie ujęcie sprawy nie całkiem czyni zadość wymaganiom lotników, lecz czyż jadąc samochodem, bądź końmi, a nawet idąc pieszo, nie trzeba z reguły nakładać częstokroć duży kawał drogi tylko dlatego, że trzeba omijać obce posiadłości, a nawet nie można skorzystać z bliższych dróg, o ile są prywatne, a nie publiczne? Rolę właśnie tych dróg publicznych odgrywają szlaki lotnicze, których istotną część stanowią lotniska.

Główny błąd rozumowania autora memorjału polega na posiłkowaniu się następującemi przesłankami:

Pierwsza, w myśl której skoro właściciel gruntu zgadza się na lądowanie dowolne, to sprawa ta tem samem zostaje załatwiona bez prawa ingerencji państwa. Otóż, wyżej zostało wyjaśnione, że tak nie jest i że Państwo ze względu na swe najwyższe interesy ogólne, którym muszą być podporządkowane indywidualne uprawnienia i interesy poszczególnych obywateli, sprawę wolności lądowania uzależnia od swego zezwolenia.

Druga przesłanka jest bezpośrednim wynikiem pierwszej. Mianowicie autor memorjału, wychodząc z założenia, że dla uznania legalności lądowania wystarcza zgoda właściciela gruntu (teza ta została obalona wyżej), wnioskuje, że, w razie braku tej zgody, legalność będzie zachowana przez wyrównanie pretensyj właściciela drogą wynagrodzenia równoważnego ewentualnych szkód i strat, spowodowanych lądowaniem, na które nie było zezwolenia. Otóż tak nie jest.

Każdy bowiem właściciel gruntu z tytułu swego prawa własności ma zapewnioną od państwa konieczność poszanowania tego prawa przez wszystkich. Wskutek tego nikomu nie wolno naruszać w jakikolwiekbadź sposób praw właścicieli, którzy są wolni jedynie według swego uznania w dysponowaniu stanem swego posiadania.

Oczywiście, że wypadki konieczności państwowej oraz wyższej użyteczności publicznej stan ten zmieniaja, jak również zmieniaja go faktycznie (lecz nie pod względem prawnym), wypadki siły wyższej (np. przymusowe lądowania), które jednak muszą być uznane jako takie.

W myśl tez powyższych, sprawy praw właściciela gruntu nie można rozpatrywać tylko pod katem zaspokojenia ewentualnych szkód i strat materjalnych, spowodowanych lądowaniem, na które nie było zgody.

Właściciel ma prawo materialne i formalne nie godzić się na lądowania bez swej zgody, nawet w wypadku wynagradzania późniejszego tych strat. Idąc bowiem po linji dezyderatów autora memorjału, ograniczylibyśmy wszelkie prawa właścicieli gruntów jedynie do prawa dochodzenia w drodze sądowej należnych odszkodowań od osób gwałcących te prawa.

W ten sposób np. możnaby rozmyślnie spalić cudzy dom i uważać, że sprawa ta jest załatwiona legalnie, o ile się zapłaciło odpowiednie odszkodowanie. A przecież mamy w takich wypadkach zasadniczą odpowiedzialność karną. Jakby bowiem przedstawiało się prawo właściciela w wypadku lądowań niedozwolonych na ugorach i ścierniskach, gdzie z natury rzeczy nie byłoby żadnych strat materjalnych z tytułu tych lądowań?

Przypuśćmy, że takie grunta upodobają sobie nie jeden a kilkunastu pilotów i odbywają na nich stałe loty ćwiczebne, a właściciel z racji tego, że lądowania te nie wyrządzają gruntowi żadnych szkód, nie ma jedynego, wynikającego ze swego prawa własności, tytułu do odszkodowania, wskutek czego de facto i de iure byłby bezsilny wobec tak wyraźnego pogwałcenia swoich praw przez wymienionych pilotów.

Widzimy więc jasno, że naginanie praw ogółu obywateli do, może i wygodnych z punktu widzenia poszczególnych jednostek, żądań tych jednostek stworzyłoby stan prawny nie do zniesienia dla ogółu, nad czem Państwo czuwa i do czego nie może dopuścić. Tak jak pieszy nie ma prawa chodzić po cudzem polu, tak samo lotnik nie ma prawa lądować na cudzych polach. Z drugiej strony jednak, w myśl tych samych zasad, właściciel lotniska prywatnego ma prawo rezerwować używalność tego lotniska wyłącznie dla siebie i normalnie nie można go zmusić, aby od prawa tego odstąpił na rzecz osób trzecich.

A teraz od teorji przejdźmy do praktyki.

Zapytajmy naszych pilotów, ile razy lądowali dowolnie bez potrzeby, na obcych gruntach, bez chwili zastanowienia się nawet nad kwestią, czy mają prawo to uczynić bez zgody właściciela gruntu? Te same jednostki napewno nie zboczyłyby z drogi na ten sam teren samochodem, końmi, lub nawet nie weszłyby na niego pieszo.

Zastanówmy się, skąd powstaje takie odmienne ustosunkowanie się jednej i tej samej jednostki do jednej i tej samej sprawy? Przyczyny tego szukać należy w początkach powstawania lotnictwa. Latanie w tym czasie było uważane za dokonywanie czynów bohaterskich. Bezwątpienia wtedy poglądy takie miały swą dużą rację. Poglądy te, obecnie już przestarzałe, dotąd jeszcze się nie wykorzeniły, mimo, iż rozwój lotnictwa nie usprawiedliwia ich racji bytu. Wskutek tego lotnicy w oczach ogółu, żyjącego jeszcze dawnemi pojęciami, uchodzą za jeśli już nie bohaterów, to w każdym bądź razie za ludzi niezwykłych, którym wolno jest to, co jest wzbronione zwykłym śmiertelnikom. Rezultatem tych zapatrywań były powszechne doniedawna poglądy, w myśl których lotnicy winni wypadków lotniczych, nie byli za nie pociągani do odpowiedzialności, mimo, iż wypadki te miały miejsce jedynie z bezspornej winy lotnika.

Oczywiście, że tak jak i w automobiliźmie, następuje ewolucyjna zmiana poglądów i obecnie lotnicy, w razie udowodnienia im winy, odpowiadają tak, jak inne osoby. Pomału, w miarę rozpowszechniania się lotnictwa i wzrastania w związku z tem naruszeń praw obowiązujących ogół, nimb bohaterstwa maleje i lotnicy stopniowo są zrównywani ze zwykłymi śmiertelnikami.

Te rzeczy jednak przychodzą stopniowo, co daje się już zaobserwować we wszystkich państwach.

Po tej dygresji zastanówmy się jeszcze dodatkowo nad poszczególnemi uwagami, podanemi w memorjale.

Powoływanie się autora memorjału na pilotów „Lotu" nie może być miarodajne, albowiem piloci „Lotu" naprawdę lądują tylko przymusowo, ponadto „Lot", jako poważne przedsiębiorstwo handlowe, jest zaasekurowany od lądowań i każdy pilot międzylądując, z urzędu zestawia protokół, na mocy którego towarzystwo asekuracyjne bez wzywania, z własnej inicjatywy wypłaca w krótkim terminie właścicielowi gruntu równowartość szkody.

Zapytajmy teraz, czy który z pilotów-turystów postąpił tak choć raz jeden w swej praktyce międzylądowań? I jak to pogodzić z zasadą nieubezpieczania się, głoszoną przez autora memorjału?

Piloci-turyści, lądując na gruntach obcych, liczą na to, że właściciele ich bądź nie znają przysługujących im uprawnień, bądź też, nawet wiedząc o nich, nie mogą ze względów trudności technicznych (droga procesu sądowego) z nich skorzystać. W ten sposób wśród pilotów turystów utrwala się jakby poczucie bezkarności faktycznej przy samowolnem naruszaniu cudzych praw własności.

Dobrze, że obecnie ilość pilotów jest nieliczna, a co będzie, gdy ilość ich wzrośnie do licznych tysięcy?

Ponadto do tych motywów dochodzą jeszcze względy bezpieczeństwa publicznego.

Wiadomo, że, o ile normalny lot samolotu z reguły jest bezpieczny, o tyle na ziemi, przy starcie i lądowaniu, samoloty wymagają jeszcze przestrzegania specjalnych przepisów bezpieczeństwa. Stąd też dla startów i lądowań w głównej mierze przeznaczone są lotniska, których odpowiednie przystosowanie zapewnia bezpieczeństwo lotów.

Normalna obsługa, zaopatrzenie w materjały pędne, też zasadniczo odbywa się na lotnisku.

W dzisiejszych warunkach normalny ruch lotniczy ma miejsce z lotniska na lotnisko, międzylądowania zaś na polach są anormalne dla tego ruchu i są z jednej strony niewygodne dla płatowca, z drugiej zaś — są połączone z niebezpieczeństwem dla osób i zwierząt znajdujących się na polach.

Dalej, nie można brać przykładu z międzylądowań wytrawnych pilotów komunikacyjnych i zestawiać z niemi pilotów turystycznych, którzy czasem mają zaledwie po kilkadziesiąt godzin lotów i uważają się za równych starym, wytrawnym pilotom.

Wszystkie te względy uzasadniają w dostatecznej mierze obecnie obowiązujący stan, tembardziej, że ilość lotników jeszcze przez długi czas będzie w znikomym stosunku do ogółu ludności państwa.

W końcu należy podkreślić, że prawodawstwo nasze nie ogranicza bynajmniej wolności lądowania poza lotniskami i zezwala na te lądowania na terenach dowolnych, uzależniając to jedynie od zachowania pewnych warunków ogólnych, podyktowanych względami wyłuszczonemi uprzednio.

Procedura otwierania lądowisk jest bardzo prosta i Wydział Lotnictwa Cywilnego, pragnąc zawsze iść na rękę słusznym interesom stron, wydał już kilka zezwoleń na otwarcie takich lądowisk. Dzięki temu, postulaty indywidualne osób zainteresowanych zostały uwzględnione i mogą one korzystać z tych lotnisk, nie naruszając obowiązującego stanu prawnego i nie narażając się tem samem na słuszne pretensje władz.

Gdyby powyższe, tak jasne i proste rozwiązanie było dostępne dla zrozumienia przez wszystkich lotników, nie byłoby powodów do kierowania zarzutów przeciwko władzom i sprawa cała byłaby załatwiona ku zadowoleniu obu stron, z zachowaniem przytem tych interesów państwowych, od których odstąpić nie można.

W dalszym ciągu tej sprawy możemy poinformować, że w rozważaniu władz kompetentnych są projekty w sprawie możliwości wydania rozporządzenia, na mocy którego małe samoloty (sanitarne, taksówki, turystyczne) mogłyby w drodze wyjątku od obowiązującego ustawodawstwa lądować poza lotniskami przy zachowaniu jednak pewnych warunków. Kwestja ta jednak, jak to już wyżej obszernie wyjaśniono, jest trudna do rozwiązania i wymaga specjalnego jej traktowania. Miejmy jednak nadzieję, że i tę sprawę będzie można załatwić ku zadowoleniu stron zainteresowanych.

Do punktu 6. Poruszona przez autora memorjału kwestja ubezpieczeń w lotnictwie od odpowiedzialności względem osób trzecich jest jedną z najważniejszych, najtrudniejszych i najdelikatniejszych do rozwiązania. W kwestji tej bowiem występują nietylko interesy wewnętrzno - państwowe każdego państwa, lecz i interesy międzynarodowe wszystkich zainteresowanych państw.

Na sprawy te zwracaliśmy w swym czasie specjalną uwagę („Skrzydlata" z listopada 1930 r., str. 6). Następnie była ona poruszana mimochodem przez innych autorów przy omawianiu różnych spraw, dotyczących lotnictwa sportowego. Ostatnio ukazały się w naszej prasie lotniczej 2 artykuły („Zagadnienie ubezpieczenia statków powietrznych" — Lot Polski z grudnia 1930 r., oraz „Ubezpieczenie samolotów sportowych w świetle statystyki" — Lot Polski z maja 1931 r.).

Artykuły te, oparte na bezapelacyjnych danych statystycznych i ścisłych, głębokich rozumowaniach, wykazują bezwzględną konieczność ubezpieczeń w lotnictwie sportowem.

W tym stanie rzeczy, pozwalającym, zdawałoby się, rokować najlepsze nadzieje, że cała sprawa wchodzi na właściwe tory, z największem zdziwieniem musieliśmy przeczytać obecne wywody autora memorjału, broniącego się wszelkiemi siłami przeciwko tak zwanemu przez siebie „przymusowi ubezpieczenia od odpowiedzialności względem osób trzecich".

Takie postawienie sprawy, wynikające, napewno wbrew woli i chęciom, prawdopodobnie jedynie z braku znajomości przedmiotu i z niezrozumienia istoty danego zagadnienia, w razie uwzględnienia życzeń autora, mogłoby w swym efekcie okazać naszemu lotnictwu sportowemu jedną z przysług z rodzaju „niedźwiedzich" i to w najprzedniejszem w tym rodzaju gatunku.

Jak bowiem przedstawia się cała sprawa w rzeczywistości?

Przedewszystkiem, na wstępie musimy stwier-

dzić, że w Polsce nie obowiązuje przymus ubezpieczenia się w lotnictwie od odpowiedzialności względem osób trzecich.

Nie wynika bynajmniej z tego, że lotnik, w razie poczynienia przez siebie szkód i strat osobom trzecim, za szkody te i straty nie odpowiada. Wprost przeciwnie, lotnik ponosi całkowitą odpowiedzialność, zgodnie z obowiązującem ustawodawstwem ogólnem, cywilnem i karnem, oraz na mocy specjalnych postanowień polskiego prawa lotniczego. Odpowiedzialność ta jest nieograniczona, wysokość jej zostaje ustalona przez sąd w każdym konkretnym wypadku.

Analogiczny system prawny obowiązuje dotąd w całym szeregu państw, które nie unormowały jeszcze tej sprawy odrębnie.

Natomiast w całym szeregu innych państw ustawodawstwa wewnętrzne ustanowiły przymus ubezpieczenia się. M. in., do grupy tych państw należą: Bułgarja, Danja, Hiszpanja, Niemcy, Norwegja, Szwecja, Szwajcarja, Czechosłowacja, cały szereg państw Ameryki, ponadto obszar W. M. Gdańska. Co się tyczy Francji, to obowiązuje rozporządzenie, w myśl którego premje subwencyjne dla lotnictwa sportowego mogą być przyznane między innemi dopiero po ubezpieczeniu się osoby, korzystającej z premji, od odpowiedzialności względem osób trzecich, w którym to przedmiocie rząd francuski wyłącza wyraźnie i całkowicie swą odpowiedzialność.

Wysokość nakazanego ubezpieczenia wynosi przeciętnie w różnych państwach do 50.000 zł.

Kwestja ta w niektórych państwach rozwiązana jest dość radykalnie. Państwa te bowiem uzależniają wydanie swego zezwolenia na prawo latania danego samolotu, od okazania przez właściciela dowodu ubezpieczenia statku.

O ile kwestja tego ubezpieczenia nie przedstawia specjalnych trudności przy uprawianiu turystyki lotniczej wewnątrz kraju (obowiązuje ustawodawstwo krajowe), o tyle przy turystyce międzynarodowej powstaje cały szereg zagadnień trudnych do rozwiązania.

Weźmy przykład: turysta lotniczy pragnie przelecieć obszary kilku państw, z których jedne wymagają, w razie przylotu na swe terytorjum, wykazania się dowodem ubezpieczenia się do wysokości, przewidzianej w tem państwie, inne zaś tego nie wymagają, mając i tak prawo w razie wypadku, dochodzić wszelkich szkód i strat na lotniku.

Otóż, o ile chodzi o uzyskanie prawa przylotu do państw pierwszej kategorji, lotnik będzie się musiał ubezpieczyć na określoną sumę, do której w razie wypadku, będzie ustawowo odpowiadał; w drugim wypadku obowiązek ubezpieczenia nie będzie konieczny. Przypuśćmy, że na terytorjum tego drugiego właśnie państwa zajdzie nieszczęśliwy wypadek i lotnik będzie skazany wyrokiem prawomocnym do wynagrodzenia szkód i strat, które, w zależności od rozmiaru wypadku, mogą być bardzo znaczne. Jeżeli lotnik będzie miał wystarczający majątek osobisty, rzecz oczywista, wynagrodzenie to będzie musiał uskutecznić z tego majątku.

To samo, pod pewnemi warunkami, będzie miało miejsce, jeżeli właścicielem samolotu będzie klub o pewnym majątkowym stanie posiadania.

Jak więc widzimy, stan ten jest dla wszystkich niedogodny i może wywoływać, przy niesprzyjających okolicznościach, poważne niebezpieczeństwa natury materjalnej.

Z tych względów, czynniki odpowiedzialne zajmują się tą sprawą od szeregu lat, a w szczególności Międzynarodowy Komitet Techniczny Ekspertów Prawniczych Lotnictwa (CITEJA) ma już na ukończeniu projekt międzynarodowej konwencji w tym względzie, przyczem ujawniają się tendencje do różniczkowania samolotów sportowych i komunikacyjnych.

W wypadku więc wejścia w życie przygotowywanej obecnie konwencji międzynarodowej, turyści lotnicy, należący do państw, które podpiszą konwencję, nolens-volens będą zmuszeni podporządkowywać się jej postanowieniom.

Otóż, w interesie samych lotników leży, aby konwencja ta była jaknajprędzej podpisana, a następnie weszła w moc obowiązującą. Dzięki bowiem unormowaniu tych spraw, turyści przy lotach zagranicznych, zgóry będą wiedzieli, jakie są granice ich odpowiedzialności w razie wypadku.

Wrazie ustalenia tego nowego stanu rzeczy, będzie można napewno bardzo łatwo przeprowadzać ubezpieczenia na ustaloną międzynarodowo realną cyfrę odpowiedzialności maksymalnej, co obecnie jest trudne, ze względu na to, że odpowiedzialność w licznych jeszcze państwach jest nieograniczona.

Przyczem, przy rozpatrywaniu tej kwestji należy, oprócz stanowiska lotników, dodatkowo wziąć pod uwagę stanowisko poszkodowanych osób trzecich. Wymaga tego przedewszystkiem idea sprawiedliwości i słuszności, gdyż osoba poszkodowana, przedmiot bierny ryzyka, którego indywidualnie nie można ani przewidzieć, ani uniknąć, nie będzie miała zupełnie środków, żeby zabezpieczyć się przeciwko niebezpieczeństwu, na które każdy z nas jest niezależnie od swej woli narażony, przez sam fakt istnienia żeglugi powietrznej.

Otóż, w tych wypadkach, Państwo z natury rzeczy obowiązane jest czuwać nad tem, aby osoby trzecie, poszkodowane przez lotnictwo, nie z własnej winy, otrzymywały zawsze wynagrodzenie szkód i strat. Gdzie wchodzą w grę z jednej strony słuszne interesy ogółu obywateli, z drugiej zaś wymagania specjalne nielicznej ich grupy, zrozumiałem jest, że zasadniczym obowiązkiem Państwa jest stanąć zawsze na straży interesów grupy pierwszej. Tem też tłumaczy się stanowisko niektórych państw, które stosują u siebie zasadę, że lepiej jest z punktu widzenia interesu ogółu obywateli uniemożliwić turyście latanie, o ile nie daje gwarancji uiszczenia, w razie wypadku, równoważnego odszkodowania osobom trzecim, niż pozbawiać praktycznie te osoby możności uzyskania wymienionego odszkodowania w tej wysokości, do jakiej mają prawo.

Bardzo rygorystyczne jest w tym względzie ustawodawstwo niemieckie, które uzależnia udzielanie odnośnych zezwoleń i koncesyj, od złożenia dowodów ubezpieczenia się nietylko przez właścicieli samolotów, lecz i właścicieli koncesjonowanych lot-

nisk, przedsiębiorstw komunikacji lotniczej, a nawet przez organizatorów publicznych pokazów lotniczych.

Również należy pamiętać o tem, że ograniczanie ustawowe odpowiedzialności do wysokości pewnej sumy, w zasadzie swej jest sprzeczne z istotą samego prawa, które w myśl najprymitywniejszego poczucia słuszności i sprawiedliwości wymaga odszkodowania, równoważnego wyrządzonym szkodom i stratom. Uprzywilejowanie specjalne w tem względzie lotnictwa, w porównaniu do innych dziedzin życia współczesnego, uzasadnia się poniekąd wyjątkowo przychylnem jego traktowaniem przez państwa.

Idźmy dalej. Przypuśćmy, że zostały wydane odpowiednie rozporządzenia, w myśl których wysokość odpowiedzialności została ograniczona. Fakt ten, ustalając jedynie abstrakcyjną normę prawną, na mocy której lotnik odpowiada wyłącznie do określonej sumy, nie stwarza bynajmniej pewności, że suma ta, w razie potrzeby, zostanie uiszczona. A pewność tę, jak to już wyżej wyjaśniono, mieć trzeba zarówno z punktu widzenia interesów osób prywatnych, jak i Państwa, mającego na względzie interesy tak własne, jak i ogółu obywateli. Najlepszym zaś środkiem, stwarzającym tę pewność jest gwarancja, którą uzyskuje się w najprostszy sposób, drogą asekuracji.

O roli i znaczeniu coraz to potężniejącem asekuracji w różnych dziedzinach naszego życia mówić nie będziemy, gdyż są to fakty zbyt oczywiste, aby je trzeba było udowadniać. Dla lotnictwa asekuracja posiada olbrzymie znaczenie. Sądzimy, że od właściwego unormowania sprawy asekuracji będzie zależał zdrowy rozwój lotnictwa. W szczególności sprawa asekuracji jest pilna w naszem lotnictwie sportowem, wobec spodziewanego w czasie najbliższym wprowadzenia książeczek lotniczych, przepustek granicznych, a tem samem ułatwienia wylotów zagranicę, które jednak w pewnych wypadkach będą uniemożliwione, o ile właściciele książeczek odpowiednio nie ubezpieczą się, zgodnie z wymaganiami poszczególnych państw.

W ten sposób, jak widzimy, sprawa ubezpieczenia się, która napawa autora memorjału taką trwogą, stanie się w przyszłości prawdziwem dobrodziejstwem dla lotnictwa sportowego, wnoszącem spokój i pewność do podstaw finansowych tego lotnictwa nietylko z punktu widzenia interesów prywatnych turystów - lotników, lecz i z punktu widzenia interesów Państwa. O słuszności wywodów wyżej przytoczonych, tak pod względem teoretycznym, jak i praktycznym, najlepiej świadczy fakt, że ubezpieczenia są praktykowane z najlepszemi rezultatami przez wszystkie towarzystwa komunikacji lotniczej, jak również stają się one nieodzowną zasadą postępowania prawie wszystkich zagranicznych klubów lotniczych.

Czem byłaby obecnie komunikacja morska, gdyby nie ubezpieczenia w niej obowiązujące?

Jest to dla nas nieomylnym wskaźnikiem dalszego postępowania w tych sprawach w dziedzinie lotnictwa sportowego.

Że sprawa ta jest już u nas palącą, o tem najlepiej świadczy zeszłoroczny Międzynarodowy Konkurs Samolotów Turystycznych, w którym udział był możliwy jedynie, o ile uczestnik był odpowiednio ubezpieczony.

Dziwny się tylko wydaje stosunek autora memorjału do tej sprawy, powołując się bowiem na to, że u nas „pojazdy konne, samochody, ciężarówki i motocykle" nie są ubezpieczane, dopomina się o zachowanie tego stanu i w lotnictwie sportowem. Jest w tem jakaś niezdrowa anomalja, albowiem zazwyczaj przywilej kurczowego trzymania się utartych starych wzorów jest przypisywany w udziale władzom, jako instytucjom zrutynizowanym, odnoszącym się niechętnie do wszelkich nowatorstw. W danym jednak wypadku władze lotnicze, wychodząc z założenia, że lotnictwo jest tworem nawskroś nowym, wymagającym nowych form jego przystosowania w życiu, zerwały całkowicie z pokrewnemi częściowo, lecz w istocie swej zupełnie odrębnemi, dziedzinami jak kolejnictwo, lokomocja kołowa i samochodowa i t. p., aby dać pełnię możliwości i samorodnego rozwoju młodemu lotnictwu. Tymczasem ze strony tego lotnictwa, skąd właśnie winny iść zawsze ożywcze strumienie świeżego powietrza, wentylujące zbyt długo może nieraz niezmieniane poglądy urzędowe, idą czarne chmury zacofania i reakcjonizmu. Miejmy nadzieję, że chmury te w najbliższym czasie same się rozejdą.

Wracając do powołanych przez autora memorjału przykładów lokomocji kołowej, musimy stwierdzić, że, coprawda, w Polsce niema tego rodzaju ubezpieczeń; lecz przecież dobrze wiemy, że w tym względzie jesteśmy bardzo a bardzo w tyle za resztą Europy. Weźmy dla przykładu Francję, Anglję, Danję, państwa Ameryki i t. d. i t. d. Przecież w państwach tych wyobrazić sobie nie można jazdy automobilem nieubezpieczonym! W Ameryce np. cena sprzedażna nowego auta w sklepie mieści w sobie odrazu opłatę ubezpieczeniową.

Dlaczego u nas lotnictwo chcemy traktować na równej płaszczyźnie z wozami, zaprzężonemi w woły? Czyż to są pojęcia, które wogóle można zestawiać pod jakimkolwiekbądź względem? Rzeczy te są niezdrowe i mogą się rychło zemścić na dobru spraw lotnictwa. Ale odejdźmy już prędzej od tych rozważań i skierujmy kroki na drogę, już utartą przez inne państwa, zdrowego rozwoju lotnictwa, na której leży jego przyszłość, tembardziej, że na drodze tej znajdziemy tak dobro ogółu, jak i nasze własne.

W końcu ostatnia sprawa, a mianowicie, w jaki sposób rozwiązać w najbliższej przyszłości zagadnienie ubezpieczeń w naszem lotnictwie turystycznem po linji jaknajwiększego uwzględnienia interesów tego lotnictwa? Naszem zdaniem, w poruszonej przez autora sprawie ubezpieczeń, rozwiązanie tej właśnie kwestji stanowić winno pierwsze i jedyne zagadnienie, od którego właściwie należało zacząć całe rozważania.

Zdajemy sobie doskonale z tego sprawę, że początkowo stawki ubezpieczeniowe dla pojedyńczych turystów, występujących indywidualnie, będą wyso-

kie. Przyczyny tego są liczne. Przedewszystkiem obecnie mało jeszcze osób się ubezpiecza na normalne latanie. Stąd towarzystwa asekuracyjne, które swą kalkulację opierają zazwyczaj na masowych ubezpieczeniach, w sprawach ubezpieczeń lotniczych, w których nota bene nie mają dostatecznego doświadczenia, są ostrożne, tembardziej, że przyjęła się praktyka, iż lotnicy ubezpieczają się zazwyczaj tylko przy lotach wyjątkowo niebezpiecznych, rekordach, konkursach i t. p., które, jako z reguły kończące się mniej szczęśliwie niż loty normalne, są ubezpieczane wg. najwyższych stawek. Dalej, piloci turyści, to element zazwyczaj młody, niezawsze dostatecznie wyszkolony, bez dużego doświadczenia, rwący się nierzadko lekkomyślnie do wyczynów, a przez to wszystko niemogący wytrzymać porównania z wytrawnymi pilotami linij komunikacyjnych, latającymi zresztą na jednych i tych samych szlakach.

Jeśli idzie dalej o materjał lotniczy, to pojedyńczy piloci turyści, z przyczyn od siebie niezależnych (z braku czasu, fachowości, braku środków na zaangażowanie fachowego personelu obsługi i t. p.) nie mogą tak dbać o swój sprzęt, jak to ma miejsce w towarzystwach komunikacji powietrznej, w fabrykach i klubach lotniczych.

Z tych więc względów ubezpieczanie się przez poszczególnych turystów jest kosztowne i niewygodne.

Sprawa ta natomiast zmieni się zasadniczo, jeżeli ubezpieczenia będą przeprowadzać kluby, a nawet możliwe jest ubezpieczanie przez Państwo, które może je traktować jako pewną formę pomocy, okazywaną, rozumie się pod ustalonemi przez siebie warunkami, sportowi lotniczemu. W tym wypadku wysokość premji umożliwi ubezpieczenie się bez specjalnych wysiłków finansowych, przyczem koszt tego ubezpieczenia będzie stanowił znikomą część wydatków ogólnych, wynikających z zakupu i kosztów utrzymania samolotu turystycznego.

Np. we Francji obecnie za opłatą premji w wysokości 100 fr. miesięcznie, turysta może się ubezpieczyć do wysokości 1 miljona franków. Jasnem jest, że w miarę wzrastania ilości ubezpieczonych samolotów turystycznych, oraz w miarę postępu techniki lotniczej, stawki ubezpieczeniowe będą się stale zmniejszały. Główny w danym wypadku nacisk należałoby, zdaniem naszem, położyć na usunięcie braków organizacyjnych lotnictwa sportowego i to nietylko u nas, lecz i na całym świecie. Jak statystyki wykazują, samoloty są obsługiwane najgorzej przez oddzielnych właścicieli, przyczyny tego wyjaśnialiśmy wyżej. Stanowi temu zaradzają w znacznej mierze kluby lotnicze, np. w Niemczech, we Francji (Klub „Rolland Garros", Klub samolotów turystycznych przy Aeroklubie Francuskim); w Anglji organizacja prywatna, mianowicie „National Flying Service", ofiaruje swe usługi zarówno klubom, jak i osobom prywatnym.

Dzięki starannej obsłudze samolotów przez to przedsiębiorstwo, towarzystwa asekuracyjne w Anglji obniżyły znacznie swe stawki ubezpieczeniowe.

Miejmy nadzieje, że i u nas sprawy te zostaną jaknajlepiej postawione i że za lat kilka, a najdalej kilkanaście, zagadnienie ubezpieczeń w lotnictwie sportowem, które autor memorjału tak gorąco zwalcza, zostanie sprowadzone do konieczności opłacania rocznej raty ubezpieczeniowej, w wysokości kilkudziesięciu, a może nawet i kilkunastu złotych i będzie uważane za nieodzowną konieczność, warunkującą pewne i spokojne uprawianie sportu lotniczego.

Przerywamy narazie tę kwestję i wyrażamy nadzieję, że w czasie najbliższym zostanie ona ruszona z miejsca i jaknajlepiej załatwiona.

Do punktu 7-go. Obowiązek wpisywania do dzienika podróży i potwierdzania odlotów i przylotów został ustanowiony z następujących powodów:

1) konieczności kontroli technicznej wylatanych przez płatowiec i wypracowanych przez silnik godzin, co zresztą przyznaje sam autor;
2) konieczności stwierdzenia ilości godzin wylatanych przez członków załogi w celu przedłużenia ważności dokumentów;
3) potrzeby kontroli dokumentów samolotu i dokumentów członków załogi;
4) innej kontroli administracyjnej (np. celnej, policyjnej i t. p.).

Całokształt tej kontroli może się odbywać jedynie w chwili odlotu lub przylotu, ponieważ kontrola statku w czasie ruchu jest niemożliwa, a w czasie, kiedy samolot nie jest używany, nie zachodzi potrzeba kontroli. Ponieważ ilość samolotów jest znaczna, a obszary lotnisk, na których te samoloty lądują lub startują, są duże, jedyną, możliwą w obecnych warunkach dla władz, formą kontroli jest nałożony obowiązek prowadzenia odnośnych ksiąg oraz zgłaszania się w celu ich potwierdzenia. Bez takiego ujęcia sprawy kontrola ta byłaby iluzoryczna.

Co się tyczy uwagi autora, aby zrzec się kontroli i pozostawić ten obowiązek na pełnej odpowiedzialności pilota turysty, to byłoby to ewentualnie możliwe dopiero w wypadku zrozumienia przez nasze sfery lotnicze konieczności należytego poszanowania i przestrzegania obowiązujących przepisów, nawet gdyby to było połączone z pewnemi drobnemi niedogodnościami dla osób je wykonywujących.

W obecnym jednak stanie tych spraw właśnie sposób postępowania w tym względzie wielu jeszcze lotników utwierdza władze w przekonaniu, że nietylko nie można jeszcze myśleć o wprowadzaniu żadnych ulg i ułatwień, lecz wprost przeciwnie należy wprowadzić pewne obostrzenia i rygory.

W końcu należy stwierdzić, że forma ksiąg pokładowych i sposób ich prowadzenia są ustanowione w przepisach międzynarodowych, obowiązujących Polskę bezwzględnie.

Identycznych przepisów przestrzegają lotnicy we wszystkich państwach.

Zresztą zapiski te są minimalne i ograniczają się jedynie do podania nazwiska pilota i czasu oraz ewentualnie, przy przelotach, miejsca lotu.

W celu ułatwienia prowadzenia dzienników podróży Min. Komunikacji wydało okólnik (Nr. 3293-30 E z dn. 10.XI.30 r.), w myśl którego loty ćwiczebne, dokonywane w ciągu jednego dnia mogą być

wpisywane ryczałtowo na jednej stronie i poświadczane sumarycznie za cały dzień.

Do punktu 8-go. Pobieranie opłat na lotniskach zostało ustanowione ze względów następujących.

Przedewszystkiem międzynarodowych. W myśl obowiązujących przepisów międzynarodowych opłaty statków powietrznych zagranicznych są zrównane w tym względzie z opłatami statków powietrznych krajowych.

Z tego też powodu, ponieważ opłaty takie, i to w daleko wyższych stawkach, są pobierane od naszych pilotów w innych państwach, w celu umożliwienia pobierania tych opłat u nas od pilotów zagranicznych, wprowadzono opłaty ogólnie obowiązujące dla wszystkich. Opłaty te nie stoją w żadnym stosunku do kosztów administracji dla tych spraw.

I w tem również rozporządzeniu mieści się jeden z przywilejów dla lotnictwa sportowego, albowiem w razie, gdy samolot turystyczny korzysta z obsługi towarzystw prywatnych, to towarzystwa te mogą pobierać tylko określone stawki, które są bardzo niskie.

Wysunięty postulat ryczałtowego pobierania opłat jest już uwzględniony we właściwy sposób w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dn. 8 maja 1929 r. o przypadkach, w których statki powietrzne mogą korzystać z lotnisk, hangarów, urządzeń lotniskowych i materjałów pędnych oraz z pomocy odnośnego personelu lotniczego, jako też o sposobie wynagrodzenia za to korzystanie (Dz. Ust. R. P. Nr. 59 z 1929 r., poz. 461). § 3 p. 1. poz. e tego rozporządzenia przewiduje bowiem abonamenty kwartalne stawek opłat za starty i lądowania.

Ustanowienie abonamentów kwartalnych a nie rocznych, zdaniem władz, leżało wybitnie w interesie lotników. Umożliwia ono bowiem lotnikom korzystanie z tych abonamentów wtedy, kiedy im się to opłaci, a mianowicie w okresach pełnego ruchu lotniczego, t. j. kwartałach od kwietnia do września włącznie i pozwala w pozostałych 2-ch kwartałach, kiedy ten ruch maleje, korzystać z dobrodziejstw opłat jednostkowych.

Ponadto zawsze jest łatwiej opłacić zgóry ryczałtową opłatę kwartalną niż roczną.

Jeżeli jednak autor jest bezwzględnym zwolennikiem opłat rocznych, to ma pełne tego możliwości przez opłacenie odrazu poczwórnego abonamentu kwartalnego.

Jak więc widzimy, zarzuty autora co do jakoby trudności i zbytniej formalistyki władz przy wylocie samolotu turystycznego są zupełnie bezpodtsawne i niesłuszne.

Uwagi autora memorjału w tym wypadku, jak i zresztą wielu innych wyżej omówionych, należy traktować z uwzględnieniem dużego kąta przesady i zniekształcającego odchylenia od istotnego stanu rzeczy.

Na tym kończymy wyjaśnienia i odpowiedzi do poszczególnych punktów memorjału. Oczywiście, że z natury rzeczy ograniczają się one jedynie do oświetlenia najistotniejszych stron poszczególnych zagadnień, bez pretensji do całkowitego ich wyczerpania.

Z. M. Piątkowski.

PRZED IV KRAJOWYM KONKURSEM SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zdecydowała się w roku bieżącym zorganizować 4-ty z kolei konkurs samolotów turystycznych. Jak wiadomo, w roku ubiegłym postanowiono konkursy tego rodzaju organizować jedynie co dwa lata, a to ze względu na to, że konkursy te mają być głównie przeglądem naszego dorobku w zakresie konstrukcji, odstępy więc roczne wydawały się dla zobrazowania faktycznego postępu zbyt krótkie.

Jednak ze względu na udział Polski w konkursie międzynarodowym, który odbywa się co dwa lata w latach parzystych, krajowy konkurs musiałby być organizowany w latach nieparzystych. Niechcąc więc, aby do następnego konkursu istniała aż trzyletnia przerwa, Liga zdecydowała się urządzić 4-ty konkurs już w roku bieżącym. Konkurs ten ma więc, poniekąd, wypełniać lukę. Fakty wyżej przytoczone wpłynęły naturalnie na układ regulaminu.

Organizatorzy, licząc się z ciężką sytuacją klubów, starali się ułożyć regulamin lotu pod kątem widzenia istniejącego sprzętu. Tegoroczny regulamin w przeciwieństwie do zeszłorocznego nie dzieli samolotów na dwie grupy; wzory poszczególnych prób są tak ułożone, że mogą w konkursie z równemi szansami wziąć udział samoloty o różnej szybkości i sile motoru. Na zawody tegoroczne składają się tylko trzy próby, a mianowicie: a) lot na wysokość, b) lot w obwodzie zamkniętym, c) lot okrężny.

Przy locie na wysokość brany jest pod uwagę stosunek ciężaru użytecznego do mocy silnika. W próbie tej można zdobyć maksymalnie 200 punktów.

Wynik w obwodzie zamkniętym (maksymalnie 500 punktów) ustalony będzie według wzoru, który uwzględnia oprócz osiągniętej szybkości i ciężaru użytecznego również zużycie materjałów pędnych. Próba ta nie jest więc żadnym wyścigiem, lecz ma na celu wykazanie możliwej ekonomji lotu.

W końcu trzecią próbą jest lot okrężny długości 2.500 km. Lot ten jest rajdem na regularność, przyczem podstawą obliczeń będzie szybkość uzyskana przez poszczególnego uczestnika w locie w obwodzie zamkniętym. Za lot okrężny wyznaczone jest jako maksimum 800 punktów. Trasa lotu okrężnego wytknięta została tego roku jak następuje: Warszawa — Grodno — Wilno — Mołodeczno — Baranowicze — Brześć n/B — Biała Podlaska — Lublin — Łuck — Lwów — Zamość — Sandomierz — Mielec — Nowy Targ — Kraków — Katowice — Częstochowa — Łódź — Poznań — Inowrocław — Lidzbark — Warszawa.



Regulamin dopuszcza odbycie tylko części trasy, nie mniej jednak jak 1.200 km. W przeciwieństwie do roku ubiegłego, tegoroczny regulamin nie ustala ściśle etapów dziennych, nakładając jedynie minimalne i maksymalne granice. Dalej regulamin ustala, że lotniska w Warszawie, w Wilnie, w Białej Podlaskiej, we Lwowie, w Krakowie i w Poznaniu są lotniskami zaopatrzeniowemi, na których czas nie zalicza się do czasu lotu, gdy natomiast pobyt na lotniskach pozostałych do czasu lotu zostaje włączony. Lot okrężny musi być dokonany w ciągu 3 dni, przyczem lądowanie w Warszawie nastąpić winno w ściśle określonym terminie. W końcu, regulamin ustala punkty karne za przekroczenia przeciw dyscyplinie sportowej.

Regulamin IV K.K.S.T. podaje następujące terminy:

1.IX. upływa pierwszy, a 15.IX. drugi termin zgłoszeń. Dnia 25.IX. o godz. 12-ej nastąpi otwarcie konkursu. Dn. 27.IX. — lot na wysokość i lot w obwodzie zamkniętym, a w dniach 29, 30.IX. i 1.X. lot okrężny.

Jako minimum zgłoszeń, przy których odbędzie się konkurs regulamin podaje 8.

Nagrody przewidziane są w dwóch grupach. Nagrody za klasyfikację ogólną, zdobywane przez właścicieli:

1 — 5.000 zł.
2 — 3.000 „
3 — 2.000 „
4 — 1.000 „
5 i dalsze klasyfikowane po 500 zł.

Prócz tego, przewidziane są nagrody dla uczestników, a mianowicie:

Za lot na wysokość
1 nagroda dla pilota 200 zł.
2 nagroda dla pilota 100 zł.
Za lot w obwodzie zamkniętym
1 nagroda dla pilota 300 zł.
2 nagroda dla pilota 200 zł.
Za lot okrężny
1 nagroda dla załogi 600 zł.
2 nagroda dla załogi 400 zł.
3 nagroda dla załogi 200 zł.

IV K.K.S.T., który będziemy mieli okazję jeszcze szczegółowo omówić, zbudzi niewątpliwie duże zainteresowanie, bowiem da on możność członkom poszczególnych klubów zmierzyć między sobą swe siły. Regulamin lotu daje dobremu i rozważnemu pilotowi, bez względu na typ samolotu, duże szanse powodzenia.

B. J. K.

PROJEKTY REGULAMINOWE „CHALLENGE 1932"

W czasie zjazdu F.A.I. w Bukareszcie odbyła się specjalna konferencja poświęcona sprawie przyszłorocznego Międzynarodowego Konkursu Samolotów Turystycznych („Challenge 1932").

Delegat niemieckiego Aeroklubu, który — jak wiadomo — jest organizatorem przyszłorocznego konkursu, na początku zastrzegł się, że konferencja ma charakter informacyjny i że wobec tego ma ona na celu jedynie wysłuchanie życzeń poszczególnych klubów, które zamierzają ewent. uczestniczyć w tych zawodach. Aeroklub niemiecki życzenia te przychylnie rozpatrzy i jak najwcześniej roześle regulamin szczegółowy zawodów. Wobec tego, mimo, że sprawy Challenge'u rozważane były bardzo szczegółowo, możliwe są jeszcze pewne odchylenia tak w postanowieniach regulaminu szczegółowego, jak w projektach punkcji; z drugiej jednak strony nienależy się liczyć ze zmianami zasadniczemi.

Niezależnie od tego, F.A.I., jako władza kompetentna, przeprowadziła pewne zmiany w regulaminie zasadniczym. Główna zmiana dotyczy terminu zgłoszeń klubów (bez podania ilości maszyn i szczegółów), który ustalono na dzień 15.XII.

Zasady projektu regulaminu szczegółowego na rok 1932 przedstawiają się następująco.

Tolerancja — 25%. Projekt polski, by nakładać kary za przekroczenie tolerancji 15%-owej, będzie jeszcze rozważony przez Aeroklub niemiecki.

Warunki eliminacyjne:

1) Składanie lub demontaż skrzydeł (gotowość transportowa) w ciągu 15 minut dla każdej czynności (składanie i rozpięcie) przy udziale tylko członków załogi.

2) Zapuszczanie śmigła mechaniczne. Niewyklucza to obracania śmigła dla uzyskania kompresji itd.,

jednak właściwe zapuszczanie silnika musi się odbywać mechanicznie.

3) Bagażnik 18 dcm sześć. dla każdego członka załogi.

Postanowienia nowe:

1) Zmiana zbiorników niedozwolona.

2) Zmiana śmigła na identyczne dozwolona. Zmiana ta jednak jest uwarunkowana tem, że śmigło musiało być uszkodzone nie z wyraźnej woli członka załogi.

3) Wszelkie próby techniczne przed lotem okrężnym.

4) Wprowadzona będzie próba lotu z minimalną szybkością.

5) Lot okrężny około 8.000 km, podzielony na 3 — 4 etapy.

6) Przybycie na lotnisko po zamknięciu kontroli, jednak nie później jak w ciągu 2 godzin, będzie jedynie karane, a nie, jak w roku ub., pociągać będzie za sobą zaliczenie całej nocy za czas lotu.

7) Przeciętna szybkość maksymalna i minimalna na całej trasie ma wynosić—I kat. 200 km/godz. i 125 kg godz., II kat. 180 km/godz. i 100 km/godz. Większa szybkość nie będzie punktowana, mniejsza powoduje dyskwalifikację.

8) Czas przylotu na lotniska ustalony będzie z pomocą przejścia przez wyznaczoną linję. Start jak w roku ubiegłym.

9) Właściwy lot okrężny zakończy się już na ostatniem lotnisku przed Berlinem (mniejwięcej 200 km od Berlina). Na tem lotnisku ustalone będą wszelkie wyniki, poczem przy uwzględnieniu pewnego „handicapu" samoloty będą wypuszczone do Berlina. Na tym etapie odbędzie się pewnego rodzaju wyścig. Kolejność lądowania w Berlinie decydować będzie o miejscu w klasyfikacji końcowej.

10) Zaproponowane lotniska w Polsce: Warszawa i Kraków lub Lwów.

Proponowana punktacja ogólna jest następująca (w porównaniu z r. 1930):

	1930	1932
Zużycie paliwa	30	30
Start i lądowanie	60	54
Szybkość minimalna	—	35
Wyposażenie (p. niżej)	140	131
Regularność	75	50
Szybkość średnia na trasie	195	165
Szybk. na ostatnim odcinku	—	35
Razem	500	500

Uwaga:

	1930	1932
Punkty ścisłe	376	455
Punkty do uznania Komisarza	124	45

Projekt punktacji w próbach technicznych.

	1930	1932
Próba składania (zdemontowania)	24	10 a)
„ zapuszczania silnika	12	10 b)
Komfort normalny	6	4
Miejsca obok siebie	6	4
Trzecie miejsce wygodne	6	5 c)
Bagażnik	9	4 e)
Limuzyna otwierana w czasie lotu	6	8
Komfort specjalny	6	5
Podwozie	15	5
Ochrona przeciwogniowa	6	5
Podwójny ster	6	3
Instrumenty pokładowe i ich rozmieszczenie	15	6
Aparaty ratownicze i spadochrony	14	6
Widoczność z miejsca pilota	—	15
Widoczność z miejsca pasażera	—	4
Przestawiany statecznik	—	5
Urządzenia mające na celu bezpieczeństwo lotu	—	10 f)
Kadłub metalowy (w konstrukcji)	—	5
Siedzenie pilota do przesuwania	—	9 g)
Kontrola materjałów pędnych	—	4 h)
Łatwość manewrowania na betonie	—	5 k)
Razem	140	131

a) Punkty te ewentualnie będą wogóle skasowane, ponieważ składanie, wzgl. zdemontowanie skrzydeł jest warunkiem eliminacyjnym.

b) Próba ta będzie przeprowadzona inaczej niż w roku ubiegłym, a mianowicie: Dany będzie pewien czas na zapuszczenie silnika (np. 20 czy 30 sekund), każda maszyna, która w tym czasie zapuści silnik otrzyma 10 punktów.

c) Jako miejsca obok siebie uznane będą również takie, gdzie jedna osoba siedzi nieco w tyle za drugą, byle siedziały tak, że z obydwóch miejsc można obsługiwać wszelkie manetki i korzystać z tych samych instrumentów co pilot.

d) Miejsce to nie musi być obsadzone.

e) Należy tu rozumieć sposób rozmieszczenia bagażnika i jego kształt, pozwalający np. na używanie normalnych walizek, a nie specjalnych o dziwacznych kształtach. Posiadanie 18 dcm^3 na osobę jest warunkiem eliminacyjnym.

f) Dotyczy to samej konstrukcji samolotu, jak np. łatwość skoku ze spadochronem, drzwiczki w obydwie strony, sloty itp.

g) Wytarczy nastawiony orczyk.

h) Dotyczy to zegarów wskazujących w czasie lotu stale lub na życzenie (Nivex) ilość benzyny.

k) Punkty te dotyczą właściwie hamulców, które specjalnie nie są punktowane, ale dadzą się odczuć tutaj i przy punktacji za krótki start.

Projekt punktacji szybkości przeciętnej na trasie (ogółem 165 punktów).

I kat. (km/godz.)	II kat. (km/godz.)	Klasyfikacja (punkty)
do 125	do 100	dyskwalifikacja
125—135	100—110	0
136—180	111—155	3 za każdy km.
181—190	156—165	2 „ „ „
191—200	166—175	1 „ „ „
ponad 200	ponad 175	0

II ZLOT PODHALAŃSKI



Tradycyjnym zwyczajem urządził Aeroklub Akademicki w Krakowie również w roku bieżącym, w dniu 19 lipca, II-gi Zlot Podhalański Samolotów Turystycznych do Nowego Targu, którego zadaniem było — jak w roku ubiegłym — propaganda polskiego lotnictwa sportowego i turystycznego.

Pierwszy Zlot Podhalański został zorganizowany z okazji otwarcia w Nowym Targu pierwszego lotniska turystycznego w Polsce, w dniu 3 sierpnia 1930 r. W myśl regulaminu pierwszego Zlotu, klasyfikacja zawodników opierała się tylko na ilości przebytych kilometrów, po dowolnej trasie i na prawidłowem wylądowaniu w Nowym Targu w dniu Zlotu.

Regulamin II-go Podhalańskiego Zlotu miał na celu rozpowszechnienie idei lotnictwa sportowego, propagandę turystyki lotniczej oraz spotkanie się polskich miłośników sportu lotniczego na najpiękniejszym terenie turystycznym w Polsce, w stolicy Podhala, położonej u stóp Tatr.

Uczestnicy Zlotu byli klasyfikowani za ilość przebytych kilometrów, za ilość lądowań zgłoszonych i wykonanych oraz za przybycie do Nowego Targu w terminie zgłoszonym. Za czas przybycia do Nowego Targu uważana była chwila dotknięcia ziemi przez meldunek wyrzucony z przybywającego płatowca w promieniu 100 m od białego kwadratu, wyłożonego na lotnisku, przyczem czas przybywających samolotów był zaliczany tylko w dniu Zlotu, od godziny 8.30 do godz. 13-tej.

Kiedy w pierwszym zlocie zgłoszonych zostało do zawodów 7 samolotów, a wzięło udział tylko 6 (pierwszą nagrodę przyznano kpt Halewskiemu za 866 km), w roku bieżącym piękne lotnisko nowotarskie wzbudziło większe zainteresowanie, gdyż, mimo późnego ogłoszenia regulaminu Zlotu zgłoszonych zostało do zawodów 9 samolotów, a wzięło udział — 6, które sklasyfikowano. 3 samoloty nie przybyły, mianowicie: PZL-5 Aeroklubu Akademickiego w Wilnie (obsada: pil. Nielubszyc Grzegorz, pasażer Jankowski Antoni), PWS-50 Klubu Lotniczego w Białej Podlaskiej (obsada: pil. Stefaniuk Kazimierz, pasażer Henryk Toczołowski) oraz RWD-4 Aeroklubu Akademickiego Krakowskiego, który przed samym rozpoczęciem Zlotu uległ uszkodzeniu.



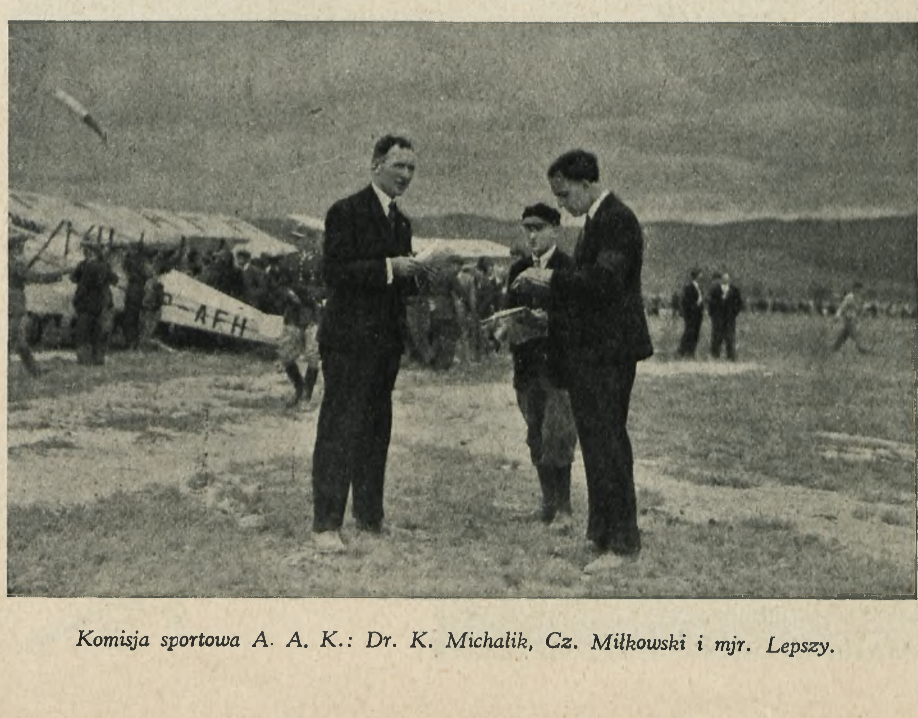
Nieopuszczający żadnych zawodów krajowych, prof. T. Pruszkowski ze swą towarzyszką, p. H. Okołowicz.

Samoloty sklasyfikowane przybyły do Nowego Targu w następującym porządku:

1) PZL-5, pil. Chałupnik Wiktor, pasażer Chałupnik Kazimierz — Aeroklub Akademicki Krakowski, właśc. Sekcja Kolejowa LOPP. w Krakowie. Czas przylotu godz. 8 min. 58, czas podany 9-ta godz. Przebyta trasa: Kraków — Katowice — Częstochowa — Łódź — Poznań — Warszawa — Dęblin — Lublin — Lwów — Sandomierz — Mielec — Nowy Targ.

2) RWD-4, pil. Mieczysław Pronaszko, pasażer Jerzy Wędrychowski, Aeroklub Warszawski. Czas przylotu 9.38, czas podany — 9.30. Przebyta trasa: Kraków — Nowy Targ.

3) PZL-5, pil. inż. A. Janowski, pasażer pil. Z. Babiński — Aeroklub Gdański. Czas przybycia 9.51. Samolot nie został sklasyfikowany, z powodu spóźnionego zgłoszenia (po terminie i w drodze telegraficznej). Odbył trasę Bydgoszcz — Nowy Targ.



Komisja sportowa A. A. K.: Dr. K. Michalik, Cz. Miłkowski i mjr. Lepszy.



Ppłk. Jasiński wręcza nagrodę inż. Hirszbandowi (drugie miejsce). Za nimi: poseł J. Rudowski, inż. I. Sienkiewicz, prof. Pruszkowski, mjr. Kwieciński. Ostatni — prezes A. A. K. mjr. Michalik; obok niego pani H. Okołowicz.

4) JD-2 bis, pil. inż. Władysław Korbel, pasażer inż. Ignacy Sienkiewicz — Aeroklub Warszawski. Czas przylotu — 9.51, czas podany 9.33. Trasa: Kraków— Nowy Targ.

5) D. H. „Moth", pil. prof. Tadeusz Pruszkowski, pasażer p. H. Okołowicz — Aeroklub Warszawski. Czas przybycia 9.54, czas podany — 9 35. Trasa: Kraków — Nowy Targ.

6) PZL-5, pil. inż. Robert Hirszband, pasażer poseł Jan Rudowski — Aeroklub Warszawski. Czas przylotu 12.45, czas zgłoszony 10.30. Przebyta trasa: Warszawa — Biała Podlaska — Lublin — Dęblin — Toruń — Grudziądz — Puck — Bydgoszcz — Poznań — Łódź — Kraków — Nowy Targ.

W myśl uchwał Komisji sportowej, przyznano:

I-szą nagrodę p. Wiktorowi Chałupnikowi — puhar srebrny, dar m. Nowego Targu. P. Chałupnik uzyskał 469,769 punktów.

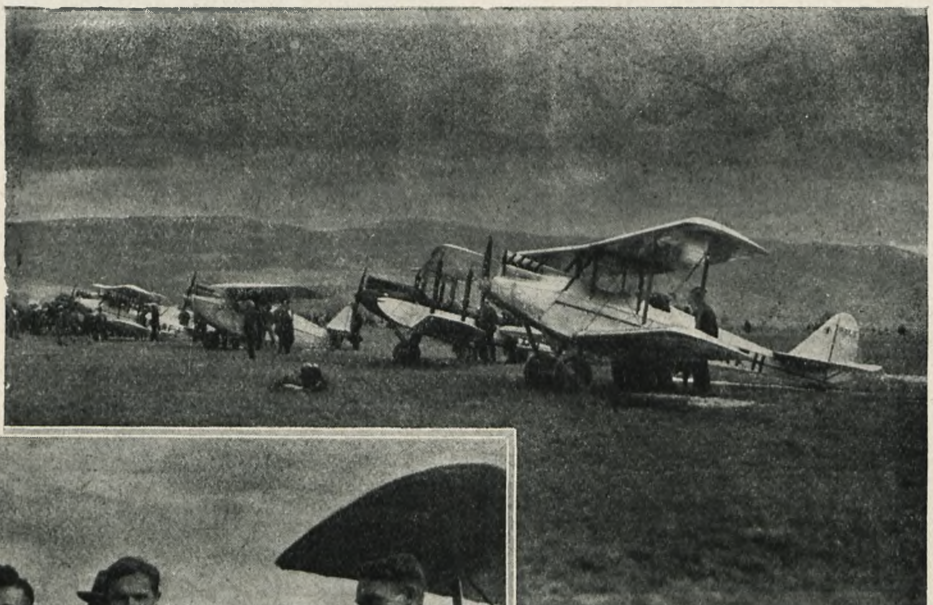
II-gą nagrodę — por. Hirszbandowi — statuetka bronzowa, orzeł na alabastrze, dar Komitetu Miejskiego LOPP. w Krakowie — 441,654 punktów.

III-cia nagroda przypadła por. Pronaszce — zegar na postumencie, dar Komitetu Wojewódzkiego LOPP. w Krakowie — punktów 105,55.

Nadto otrzymali: czwarte miejsce — inż. Korbel, osiągający punktów 73,13 i piąte miejsce prof. Pruszkowski z ilością punktów — 71,55.

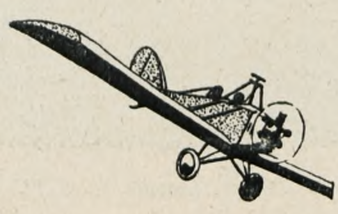
Z nagród indywidualnych przyznano: pil. Chałupnikowi złoty zegarek, dar Komitetu Śląskiego LOPP. za najlepsze wyniki, otrzymane w konkursie i puhar, dar Komitetu Kolejowego LOPP. w Krakowie, za największą ilość odbytych lądowań. P. inż. Korbel otrzymał srebrną papierośnicę, nagrodę Aeroklubu Rzeczypospolitej dla najlepszego pilota sportowego, wyszkolonego w Klubach.

Trzy nagrody pierwsze, wyznaczone regulaminem, zdobyli właściciele samolo-



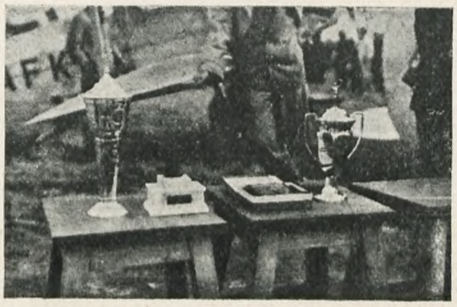


Nagrodzeni zawodnicy: W. Korbel, J. Wędrychowski, por. Pronaszko, por. Hirszband, W. Chałupnik z żoną i K. Chałupnik. U góry uczestniczące w Zlocie samoloty.



tów biorący udział w konkursie. Nadto wszyscy piloci załóg, biorący udział w konkursie, otrzymali piękne pamiątkowe plakiety emaljowane, przedstawiające: Tatry, Morskie Oko i samolot RWD-4 w locie, z napisem: „II-gi Podhalański Zlot Awjonetek — Nowy Targ, 19 lipca 1931 r." oraz podobiznę znaku klubowego A.A.K.

Na zawody przybyli jako goście: z Klubu Śląskiego na RWD-4 sierż. pil. Wolf i wiceprezes ppłk em. Cieślewski



Nagrody.

oraz na PZL-5 pilot Satel i mjr. M. Wierzejski. Aeroklub Rzeczypospolitej reprezentował mjr. Bohdan Kwieciński, który przyleciał na Potezie z por. Żwirko. Z wojskowych władz lotniczych byli obecni: pułk. Sendorek — pierwszy zastępca Szefa Departamentu, ppłk. pil. Jasiński — d-ca 3-ej Grupy Aeronautycznej, który, jako prezes Rady A.A.K., dokonał wręczenia nagród, oraz ppłk. pil. Lewandowski Edward — d-ca 2-go pułku lotniczego.

PO LOCIE DOOKOŁA ŚWIATA

26 tys. km. w 8 dni.

Lot dookoła świata, zrealizowany przez amerykańską załogę Post-Gatty nie ma równego sobie w dziejach światowego lotnictwa. Autorzy powieści fantatycznych w najśmielszych swych pomysłach nie przypuszczali możliwości tak szybkiego opasania kuli ziemskiej, jak to uczynili dwaj Amerykanie bez wielkiego rozgłosu i przygotowań, na zupełnie zwykłym, nie zaś specjalnie w tym celu skonstruowanym samolocie.

Najważniejszą rolę w tym locie odegrała bezwzględnie energja lotników, ich żelazna wytrzymałość i wreszcie — szczęście, na które liczą wszyscy ludzie powietrza w swych przedsięwzięciach.

Wystarczy uprzytomnić sobie szybkość, z jaką Post i Gatty przebywają poszczególne etapy lotu, aby zrozumieć całą wielkość i niepowszedniość tego raidu.

Dnia 23 czerwca o godzinie 3-ej minut 56 z Nowego Jorku ściślej mówiąc z lotniska Roosevelt Field, wystartowała załoga Post-Gatty do lotu naokoło świata, a już 1-go lipca o godzinie 20-ej minut 47 wróciła do punktu rozpoczęcia swej podróży, mając poza sobą przelot Atlantyku, Europy, Azji, Pacyfiku i Stanów Zjednoczonych.

Szybkość na poszczególnych etapach jest imponująca bez żadnych komentarzy:

23 czerwca: New York — Harbour Grace. Harbour Grace — Chester (Anglja).

24 czerwca: Chester — Hanower (Niemcy). Hanower — Berlin.

25 czerwca: Berlin — Moskwa (Z. S. S. R.).

26 czerwca: Moskwa — Nowosybirsk.

27 czerwca: Nowosybirsk — Irkuck. Irkuck — Błagowieszczeńsk — Irkuck

28 czerwca: Błagowieszczeńsk — Chabarowsk.

29 czerwca: Chabarowsk — Nome (Alaska). Nome — Fairbanks.

30 czerwca: Fairbanks — Edmonton.

1 lipca: Edmonton — Cleveland. Cleveland — New York.

Ogółem trasa lotu wyniosła 26 000 kilometrów. Ponieważ załoga zużyła na jej przebycie około 208 godzin, średnia szybkość osiągnięta w całej podróży równa się przeciętnej szybkości samolotów linji komunikacyjnych, to znaczy szybkości 120 km/godz., łącznie z odpoczynkiem i zaopatrzeniem samolotu w paliwo. Jeżeli jednak odjąć czas zużyty na wypoczynki — a trwały one 83 godziny — pozostanie na lot 125 godzin, co daje przeciętną szybkość lotu 208 km na godz.. Jeżeli wziąć pod uwagę ogromną przestrzeń przelecianą — 26 000 km — przeciętną szybkość 208 km/godz. uznać należy za rezultat istotnie nadzwyczajny.

Prócz uznania wysokiej wartości niezmęczonej załogi — parę słów należy się również samolotowi, który nie zawiódł pokładanych w nim nadziei i teraz budzi entuzjazm Amerykanów oraz sympatję załogi, która wykonawszy wspaniały raid, napewno w swych sercach zachowa wdzięczność dla maszyny,



Trasa lotu Post'a i Gatty'ego.

dzięki której wszystkie gazety świata rozsławiają nazwiska Post — Gatty.

Samolot ten jest to popularna w Stanach Zjednoczonych konstrukcja typu Lockheed Wega z przekomprymowanym silnikiem Pratt i Whitney Wasp, o mocy 480 KM.

Lockheed Wega, jednopłat o grubym profilu skrzydła, posiada linje bardzo proste i czyste. Podwozie tego samolotu jest specjalnie oprofilowane, dla zmniejszenia oporów szkodliwych w locie, dzięki czemu uzyskuje się znaczną szybkość.

Pomimo, że jest to zwykły samolot, budowany seryjnie dla komunikacji lotniczej — zdał on jednak egzamin ze swej nadzwyczajnej wytrzymałości na zmiany atmosferyczne, oraz na ryzykowne lądowania, które często w czasie raidu miały miejsce na terenach zupełnie nieodpowiednich

Załoga, płatowiec i silnik okazały się całkowicie na wysokości trudnego zadania. Kto wie, czy w ręku innych ludzi rezultat osiągnięty byłby równie imponujący.

Trudne będzie pobicie tego nowego, wspaniałego rekordu iście amerykańskiego, uporu, wytrzymałości i energji.

PRZELOT KANAŁU LA MANCHE NA SZYBOWCU

Redakcja dziennika londyńskiego Daily Mail ufundowała w pierwszej połowie czerwca roku bieżącego nagrodę w wysokości 1000 funtów sterl. za dokonanie przelotu w obie strony na szybowcu nad kanałem La Manche.

Prawie natychmiast, podobno nawet tego samego dnia, w którym ukazało się ogłoszenie o nagrodzie, zaczęli się zgłaszać współzawodnicy w tem przedsięwzięciu.

Z sześciu prób zdobycia stosunkowo bardzo wysokiej nagrody, dwie warte są bliższego omówienia.

Pierwszą z nich podjął Anglik, obywatel Kanady, Lissant Beardmoore. Wystartował on z lotniska Lympne w dniu 19 czerwca o godz. 16 minut 35, przy pomocy holującego szybowiec samolotu turystycznego. Zrobiwszy cztery wielkie okrążenia nad miejscem startu, Beardmoore osiągnął wysokość 4000 metrów, poczem puścił hol i poszybował w kierunku cieśniny, przy pięknej, słonecznej pogodzie. Samolot, użyty do wyholowania szybowca, eskortował go nadal, dla ewentualnego zawiadomienia statków ratowniczych w razie grożącego pilotowi niebezpieczeństwa.

Od miejsca porzucenia holu do przeciwległego brzegu kanału, Beardmoore miał do przebycia około 35—40 kilometrów.

Już o godzinie 18-ej dostrzeżono eskortujący Beardmoore'a samolot nad St. Inglewert. Wkrótce potem ukazał się także jego szybowiec, i o godzinie 18-ej minut 25 wylądował na lotnisku inglewerckiem.

Mający wszelkie szanse zdobycia nagrody, Beardmoore oświadczył jednak zaraz po wylądowaniu, że nie zamierza odbyć drogi powrotnej, ponieważ nie ubiega się bynajmniej o 1000 funtów Daily Mail. Jest tylko sportsmanem i patrjotą angielskim: chodziło mu jedynie o to, aby pierwszy przelot nad La Manche należał do Anglika.

Tego samego dnia inny pilot zjawił się w St. Inglewert. Oto o godz. 19 minut 30, na tamtejszem lotnisku wylądował na swoim samolocie turystycznym słynny austrjacki as szybownictwa, Robert Kronfeld.

Jego dwa szybowce „Wien" i „Austria", które przybyły koleją wcześniej, montowano tymczasem pośpiesznie w hangarze.

Dnia 20-go czerwca, o godzinie 18-ej wystartował Kronfeld do lotu nad kanałem na szybowcu „Wien". Start odbył się znowu z pomocą samolotu, który prowadził pilot Weinchelt.

Po godzinnem wznoszeniu się na holu nad lotniskiem, Kronfeld osiągnął wysokość 3000 metrów, poczem, o godzinie 18-ej minut 50, opuścił hol i, wykonawszy kilka prób lotu żaglowego, dla zapoznania się z siłą i charakterem miejscowych termicznych prądów wznoszących, poszybował nad cieśninę.

Przelot odbył się bez żadnych szczególnych wypadków i trudności, wyjąwszy przykry dla pilota odblask promieni słonecznych, załamywanych przez powierzchnię morza.

O godzinie 20-tej Kronfeld, przeleciawszy nad Dover'em, wylądował po stronie angielskiej, na terytorjum prywatnych dóbr ziemskich Svingate, między portem a zatoką Margat. (St. Margaret).

Po godzinnym odpoczynku, nastąpił start do powrotnej drogi, znów na holu samolotu Weinchelta. Pilot porzucił hol na wysokości 2.200 metrów.

Powietrze nad kanałem było niespokojne, orjentacja zaś bardzo utrudniona, gdyż brzeg francuski zalegała gruba warstwa mgły. Dopiero koło godziny 22-giej pilot dostrzegł błyski latarni morskiej w Gris Nez i, zorjentowawszy się, doleciał do St. Inglevert, gdzie lądował o godzinie 22-giej minut 32, tracąc z trudem wysokość we wstępujących prądach nad wybrzeżem.

———

Nagroda 1.000 funtów została zdobyta. Kronfeld miał swój „dobry dzień". Szybownictwo niewątpliwie również. Ale...

Jest kilka tych „ale", na które trzeba zwrócić uwagę mecenasów sportu szybowcowego, fundujących nagrody za dokonanie tego, lub owego czynu.

Przedewszystkiem — sprawa wysokości, na którą wyholowano szybowiec. 3.000 metrów jest wysokością wystarczającą dla takiego szybowca, jak „Wien" (o wydłużeniu skrzydeł = 20), do przebycia w linji prostej odległości 60-ciu kilometrów. Jest to tak wiele, że możnaby dokonać przelotu nad La Manche tam i zpowrotem bez lądowania, zwykłym lotem ślizgowym (to jest takim, który zupełnie nie wymaga od pilota wysiłku na odnalezienie i wyzyskanie wznoszących prądów w powietrzu).

Nie chcemy przez to bynajmniej obniżać znanej maestrji takiego asa, jakim jest Robert Kronfeld. Przeciwnie: austryjacki mistrz szybowcowy w swoim przelocie wykazał raz jeszcze wielką znajomość rzeczy. Wskazuje na to choćby fakt wyboru tak późnej godziny startu i lotu w nocy, to jest w warunkach nad La Manche najdogodniejszych. W czasie nocy mianowicie woda morska, ochładzając się o wiele wolniej niż ląd, przez długi czas zachowuje swą wysoką temperaturę, podczas gdy powietrze, zwłaszcza nad lądem, szybko ją traci. Nad całą cieśniną w porze wieczornej i nocnej panują termiczne prądy wznoszące (wstępujące). Niewątpliwie tylko dobry pilot na czułym szybowcu może takie prądy wyzyskać.

Pod adresem Redakcji Daily Mail należałoby stwierdzić, że zupełny brak ograniczeń regulaminowych w tego rodzaju zawodach stwarza brak momentów czysto sportowych przedsięwzięcia.

Aby na przyszłość do podobnych konkurencyj owe momenty szlachetnego współzawodnictwa sportowego wprowadzić, należałoby ograniczyć wysokość, na jaką może być wyholowany szybowiec, czas przelotu, miejsce lądowania i t p.

J. Meissner.

PIĘKNY „SKOK" WĘGRÓW PRZEZ ATLANTYK

Wśród szeregu „skoków" przez Atlantyk: Ameryka — Europa, rozpoczętego przez Lindbergha, wyróżnia się bezsprzecznie przelot z Nowej Ziemi do Bickse, koło Budapesztu, dokonany przez lotników węgierskich, Endersa i Magyara.

Lot ten był przygotowywany długo. Mowiono o nim już około czterech lat temu, lecz różnorodne przyczyny złożyły się na to, że podjęto go dopiero w tym roku. Lotnicy pragnęli nadać swemu rajdowi charakter protestu narodu węgierskiego przeciwko traktatowi w Trianon, i stąd nazwa ich maszyny: „Sprawiedliwość dla Węgier". Lot finansował M. Szlay, bogaty Węgier, zamieszkały w Stanach Zjednoczonych. Poparł także tę „manifestację" lotników węgierskich lord Rothermere, właściciel szeregu wielkich dzienników angielskich, prowadzących politykę rewizjonistyczną, przez stworzenie nagrody w wysokości 250.000 franków dla pierwszej węgierskiej załogi lotniczej, która zdobędzie Atlantyk, przelatując ze Stanów Zjednoczonych do Węgier.

13-go czerwca Enders i Magyar wystartowali z Nowego Jorku do Harbour-Grace w Nowej Ziemi na samolocie Lockheed-Sirius z silnikiem Pratt i Whitney „Wasp" o mocy 425 MK. Zabrali oni 2.500 litrów benzyny, wystarczającej na 28 godzin lotu. Ponieważ Harbour-Grace od Budapesztu dzieli odległość około 5.200 km, lotnicy zaś zamierzali przebyć ją w 26 godzin, trzeba przyznać, że ich obliczenie — utrzymanie przeciętnej szybkości 200 km/godz.— było bardzo śmiałe.

Fakty wykazały jednak, że Magyar i Enders nie przeliczyli się.

„Sprawiedliwość dla Węgier" opuściła Harbour-Grace 15 czerwca o godz. 11 min. 30. Start jest dość trudny z powodu wielkiego obciążenia. Samolot kieruje się odrazu na pełne morze. Wpada z miejsca w gwałtowną burzę, z której wychodzi zwycięsko dzięki swej wielkiej szybkości. Teraz leci wśród chmur. Magyar co pewien czas wysyła radjotelegraficzną drogą wiadomość: załoga jest dobrej myśli. O godz. 23-ej, prawie w połowie drogi, między Nową Ziemią a Irlandją, norweski parowiec „Stavangerfjor" przejmuje wiadomość: „Mieliśmy burzę. Teraz niebo czyste. Wszystko dobrze". I rzeczywiście — lotnikom sprzyjało powodzenie — tak, że 16-go, o godz. 8 min 15, „Sprawiedliwość dla Węgier" przelatuje ponad parowcem „Maya" w pobliżu wysp Scilly, czyli około 200 km. od wybrzeży angielskich. Atlantyk jest prawie zwyciężony!

Lockheed-Sirius kieruje się nieco na południe i osiąga kontynent europejski ponad Francją. Pogoda jest opłakana: zanosi się na prawdziwy huragan, deszcz leje gwałtownie. Lotnicy, otoczeni przez niskie chmury, tracą orjentację i pół godziny krążą, nie wiedząc, gdzie się znajdują. Wreszcie, spostrzegłszy jakieś miasteczko i tor kolejowy, opuszczają się nisko, by odczytać na ścianie dworca nazwę miasteczka. Jest to pierwsze osiedle ludzkie, które dostrzegają na kontynencie. Odnajdują na mapie swoje położenie i skierowują się natychmiast na właściwą drogę, lecąc wprost ku Austrji i Węgrom.

O godz. 17 min. 50 „Sprawiedliwość dla Węgier" przelatuje ponad Wiedniem, przyczem Magyar nawiązuje łączność z radjostacją lotniska wiedeńskiego Aspern. Teraz aparat mija miasto rodzinne fundatora lotu, Gyoer; lotnicy pozdrawiają je, zataczając ponad niem dwie duże rundy. I oto o 40 km od Budapesztu Lockheed-Sirius musi lądować z powodu braku benzyny. Owe stracone ponad Francją pół godziny w poszukiwaniu drogi, pociągnęło za sobą zużycie paliwa, które nie pozwoliło lotnikom dolecieć do samego Budapesztu. Przy lądowaniu w Bicske, o godz. 19 m. 15, aparat doznał uszkodzenia w postaci strzaskania koła i nadłamania śmigła.

Tymczasem w Budapeszcie, dokąd dobiegła wiadomość o przelatywaniu „Sprawiedliwości dla Węgier" ponad wyspami Scilly, tłumy runęły jak powódź ku aerodromowi Matyasfoeld. Kilka godzin niepokoju z powodu zupełnego braku wiadomości — aż do chwili pochwycenia przez Aspern depeszy Magyara i przelotu, w kilka chwil później, aparatu ponad Wiedniem — i — wybuch szalonego entuzjazmu!

Rząd węgierski przerywa posiedzenie i członkowie jego udają się na powitanie lotników. Po otrzymaniu wiadomości o przymusowem lądowaniu w Bicske, z lotniska Matyasfoeld odlatuje komunikacyjny Fokker i o godz. 20 min. 19 wraca, przywożąc na pokładzie Endersa i Magyara, którym zgotowano nie dające się wprost opisać przyjęcie. Bohaterów powitał prezydent, hr. Bethlen, wygłaszając do nich porywające przemówienie.

Wyczyn lotników węgierskich jest wspaniały. Trzeba sobie uprzytomnić, że na 12 samolotów, które przebyły Atlantyk, tylko dwa — prócz „Sprawiedliwości dla Węgier" — doleciały do samego celu: Lindbergha, który zamierzając dolecieć do Paryża, istotnie wylądował w „stolicy świata", oraz Brockeka i Schlera, którzy dolecieli do Londynu, jak to było ich zamiarem. Nawigacja Węgrów, którzy wylądowali — rzec można — u wrót Budapesztu, była więc pierwszorzędna. Pozatem przebyli oni północny Atlantyk w rekordowym czasie 13 godz. 50 min., bijąc o dwie godziny Post'a i Gatty'ego. Lot Węgrów, trwający niecałe 26 godzin — a więc dokładnie tyle, ile lotnicy przewidywali — i pokrycie w tym czasie 5.200 km przy średniej szybkości 200 km/godz. — jest rekordem.

Po raz pierwszy to załoga samolotu, przebywszy Atlantyk, doleciała tak daleko wgłąb kontynentu: około 2000 km od wybrzeża.

Zważywszy to wszystko, trzeba przyznać, że czyn lotniczy Endersa i Magyara należy do najpiękniejszych, jakie notowały kroniki.

Wyodrębnia się on z falangi różnych przelotów, przysparzając sympatycznemu lotnictwu węgierskiemu niepomiernej chwały.

Brawo, Węgrzy!.. Eljen!..

Inż. Cz. J. Kączkowski.

„RALLYE BUKARESZT"

Z okazji obrad Międzynarodowego Związku Lotniczego (F.A.I.) w Bukareszcie, odbył się dnia 8.IV b. r. Międzynarodowy Zlot Gwiaździsty do Bukaresztu, o czem już pisaliśmy w poprzednim zeszycie. Obecnie uzupełnimy sprawozdanie.

Regulamin lotu był tak ułożony, że udział w tym konkursie mogły wziąć samoloty najróżnorodniejszych typów.

Zainteresowanie zlotem było bardzo duże, o czem świadczy najwymowniej duża liczba zgłoszeń (35).

Fatalna pogoda panująca w dniu 8.VI, a szczególnie burza, jaka szalała nad Bukaresztem popołudniu dnia 8.VI, zatrzymała wielu uczestników, z których aż 5-ciu (w tem i kpt. Skarzyński) zdołali dolecieć do Braszov (70 km od Bukaresztu), tam jednak zmuszeni byli dalszego lotu zaniechać. Z wielkiej ilości zgłoszonych maszyn tylko 7 zdołało osiągnąć Bukareszt w nakazanym terminie i tylko te siedem zostało sklasyfikowane.

Zainteresowanie, jakie zbudził ten konkurs było w zupełności uzasadnione. Regulamin tych zawodów był bowiem bardzo oryginalnie ułożony. Jak już zaznaczyłem, pozwalał on uczestniczyć samolotom wszelkiego typu, od największych do najmniejszych, pozwalał nadto uczestnikowi obrać sobie dowolną trasę, a nawet w czasie samego lotu ją zmieniać z tem tylko zastrzeżeniem, że ostatni etap musiał być Kluj — Bukareszt, jak również pozwalał obrać sobie dowolny termin odlotu z miejsca wyjściowego raidu z tem tylko, że termin przylotu do Bukaresztu był określony i że jako czas lotu liczył się cały czas od pierwszego startu do chwili wylądowania w Bukareszcie, t. zn. że czas pobytu na lotnisku nie był neutralizowany.

Tabela wyników

Nr. porządkowy	Typ płatowca	Silnik: Typ	Silnik: moc	Pilot	Narodowość	Ilość czł. załogi	Start: dzień	Start: godz.	Lądowanie: godz.	Lądowanie: min.	Całkowity czas lotu (t)	Odbyta trasa km	Szybkość przeciętna na trasie	Moc silnika na pasażera	Ilość przelecianych granic	Ilość międzylądowań	Punkty: uzyskane według wzoru $300\left(\frac{r}{R}+\frac{v}{v}+\frac{1}{L}\right)$	Punkty: dodatkowe	Punkty: karne	Punkty: ogółem punkty uzyskane	Miejsce w końcowej klasyfikacji
1	De Havilland Moth	Gipsy	120	Robert Fretz	Szwajcar	3	8.VI	4.10	18	20(E0)	13^h 10'	2035	154,5	40	6	7	649,5	26,33	—	675,83	I
2	Farman 190	Gnome-Rhône	230	Olteanu	Rumun	5	4 „	4.10	18	52	109^h 42	6335	57,8	46	1	21	583,5	55	—	628,5	II
3	R. W. D. — 2	Salmson	40	H. Skrzypiński	Polak	2	7 „	15	19	52	27^h 52	2549	91,46	20	3	9	620,7	27,4	64,61	583,5	III
4	Messerschmitt	Siemens H.	74.5	Plut. Manotescu	Rumun	2	7 „	0.30	19	15	41^h 45	3892	93,2	37,25		12	510	28,5	12,2	526,3	IV
5	Fiat	Fiat	85	Francis Lombardi	Włoch	2	8 „	5.45	19	20	12^h 35	1695	135	42,5	4	6	543	19,7	37,4	525,3	V
6	„	„	85	Fougier	„	2	8 „	5,45	19	21	12^h 36	1695	134,5	42,5	4	6	537,9	19,7	39,2	518,4	VI
7	„	„	85	Robbiano	„	2	8 „	5,45	19	22	12^h 37	1695	134	42 5	4	6	538,2	19,7	41,1	516,8	VII

Wzór, według którego obliczane były końcowe wyniki opiewał:

$$N = 300\left(\frac{r}{R} + \frac{v}{V} + \frac{l}{L}\right),$$

przyczem r ustalane było według wzoru $\frac{Vm}{W}$, w którym Vm oznaczało uzyskaną przeciętną szybkość na trasie a W — moc silnika na 1 członka załogi, R — równało się najlepszemu r. Dalej v oznaczało szybkość na trasie Kluj — Bukareszt, a V równało się znowu najlepszemu v. W końcu l oznaczało długość trasy przebytej przez danego uczestnika, a L oznaczało najdłuższą trasę w konkursie.

Jak widzimy, przyjęta była w konkursie często spotykana zasada dawania najlepszemu w danej próbie 1 punktu, a wszystkim innym ułamków w odpowiednim stosunku.

Ze wzoru wynika prócz tego jasno, że decydujący wpływ na wyniki miała możliwie duża przeciętna szybkość, przy słabej mocy silnika i długiej trasie.

Prócz tego wzoru podstawowego, regulamin przewidywał punkty dodatkowe jak również punkty karne, a mianowicie: Punkty dodatkowe za ilość lądowań i ilość przekroczonych granic, z tem jednak zastrzeżeniem, że odległości między poszczególnemi punktami kontrolnemi wynosić musiały conajmniej 200 km i że odbycie dwukrotnie tej samej trasy nie jest dopuszczalne.

Postanowienie dawania punktów dodatnich za „lądowanie" i „granice" było wynikiem słusznego rozumowania, że w locie, w którym postoje na lotnisku wliczane są do czasu lotu, ilość lądowań, jak również fakt przekroczenia granicy (kontrola dokumentów na lotnisku), muszą być nieco bonifikowane.

W końcu regulamin przewidywał punkty karne za przybycie do Bukaresztu w innej porze jak między godz. 18-tą i 19-tą dnia 8.VI. Ostateczne zamknięcie kontroli określone było na godz. 21-szą. Punkty karne były obliczane wg. wzoru:

$$\frac{m}{2} \cdot \frac{L}{l},$$

przyczem m oznaczało ilość minut wcześniejszego (przed 18-tą) lub późniejszego (po 19-tej) przybycia.

Wzór ten słusznie faworyzował uczestników obierających długą trasę, wychodząc z założenia, że łatwość pomyłki jest większa przy długiej trasie niż przy krótkiej. Załączona tabela podaje szczegółową punktację, osiągniętą przez 7-miu klasyfikowanych uczestników. Ciekawem

jest, że wyniki te ułożyły się jak następuje:

1-sze miejsce zajął uczestnik, który zdołał uzyskać najlepszą szybkość przy dość dobrym stosunku mocy silnika na pasażera. O 2-giem miejscu zadecydowała długość trasy, a o 3-ciem — bardzo korzystne rozłożenie mocy silnika na pasażera (Skrzypiński).

Konkurs bukareszteński był niewątpliwie pomysłem bardzo ciekawym. Jeżeli w postanowieniach regulaminu jest coś do skrytykowania, to, zdaniem moim ten przepis, który pozwala uczestnikowi zupełnie dowolnie wybrać sobie termin odlotu. W praktyce bowiem mógłby pewien uczestnik, dysponujący dość szybką maszyną, wyruszyć już na kilka dni przed konkursem i kładąc cały nacisk na długość trasy, ilość lądowań i ilość przekroczonych granic, wogóle wyeliminować inne postanowienia regulaminu.

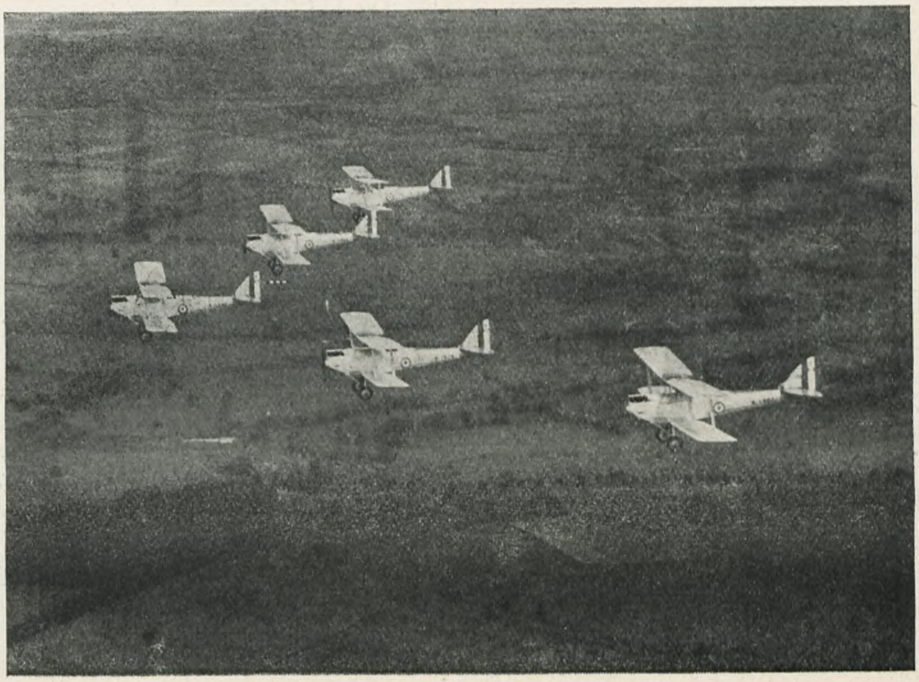
Należałoby, zdaniem moim, ograniczyć termin startu, podając np. jako najwcześniejszy czas 48, czy, ostatecznie, 60 godzin przed terminem, określonym, jako termin przybycia do Bukaresztu.

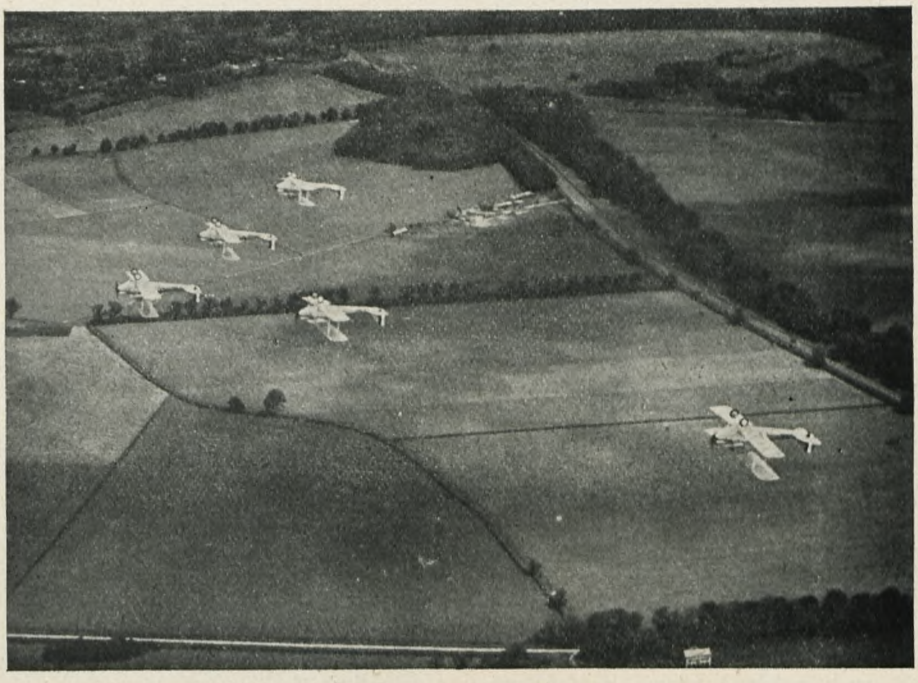
W końcu postanowienie, że czas pobytu na lotnisku liczy się do czasu lotu (w konkursie takim jak ten, nieuniknione i nieco wyrównane punktami za lądowanie i za przekroczenie granic) zawsze budzić będzie pewne wątpliwości.

W końcu postanowienia regulaminu, że każdy rodzaj sprzętu (od najsłabszego samolotu turystycznego do 600-konnej maszyny) może wziąć udział w konkursie również budzić musi pewne wątpliwości, tak ze względu na trudność ułożenia wzoru słusznego dla wszelkich typów maszyn, jak również z powodu niesłusznego — zdaniem moim — mieszania różnych „gatunków" lotnictwa, które w długich latach rozwoju lotnictwa już się ostatecznie skorygowały:

lotnictwo wojskowe,
„ komunikacyjne,
„ sportowo-turystyczne.

B. J. Kwieciński.





Popisowe loty eskadry Moth'ów z Gipsy II, przystosowanemi do lotów „na plecach".

XIX KONFERENCJA MIĘDZYNARODOWEJ FEDERACJI LOTNICZEJ (F. A. I.)

W czasie od 6 do 14 czerwca b. r. odbył się w Bukareszcie tegoroczny zjazd Féderation Aéronautique International.

W zjeździe wzięli udział delegaci prawie wszystkich państw, należących do F.A.I., wśród nich i Polska.

Po uroczystościach wstępnych, które odbyły się w Bukareszcie, uczestnicy Zjazdu przenieśli się do Sinaia, gdzie odbyły się właściwe obrady Zjazdu.

Porządek dzienny przewidywał omówienie szeregu bardzo ważnych kwestyj. Między innemi dłuższą dyskusję wywołała zmiana niektórych postanowień, dotyczących szybownictwa. Ostatecznie postanowiono skasować wogóle pojęcie rekordów lokalnych. Jak wiadomo, rekordy lokalne istniały jedynie w grupie szybownictwa. Obecnie, dzięki dużemu rozwojowi szybownictwa, uznano za właściwe skasowanie tej najbardziej „prymitywnej" grupy rekordów.

W zakresie szybownictwa istnieć więc będą w przyszłości na równi z innemi grupami sportu lotniczego jedynie rekordy krajowe i rekordy międzynarodowe.

Jako rekordy międzynarodowe uznawane będą następujące wyczyny:

1) długość lotu z powrotem do punktu startu,

2) odległość z powrotem do punktu startu,

3) odległość w linji prostej,

4) wysokość ponad punktem startu,

5) szybkość w obwodzie zamkniętym.

Dalej — na wniosek klubu angielskiego — zadecydowano zmienić warunki wymagane do uzyskania dyplomu pilota samolotu F.A.I., w ten sposób, by dostosować się ściśle do wymaganych przez C.I.N.A. warunków, co ma na celu uniknięcie podwójnych egzaminów.

Ogromnie duże wrażenie wywarł wniosek wniesiony przez Aeroklub Rumunji, by stworzyć międzynarodową przepustkę dla samolotów. Myślą przewodnią wnioskodawców było stworzyć coś w rodzaju paszportu dla samolotu, który narówni z paszportem osobowym byłby wydawany przez kraj macierzysty, a wizowany w konsulatach państw obcych.

Projekt taki, ze wszech miar pożądany, nastręcza, niestety, jeszcze trudności ze względu na istniejące bądź w ustawodawstwie poszczególnych krajów, bądź w umowach międzynarodowych przepisy.

W każdym razie Zjazd postanowił wezwać aerokluby państw należących do F.A.I. do poczynienia u swoich rządów kroków, celem zapewnienia możliwie dużo swobody i udogodnień turystyce lotniczej.

Bardzo ważna dla istnienia i rozwoju F.A.I. kwestja przepracowania istniejącego regulaminu odłożona została do nadzwyczajnego zebrania F.A.I., które odbędzie się w styczniu w Paryżu. Postanowienie to wywołane zostało faktem nieprzybycia referenta.

W końcu F.A.I. przyjęła następujących nowych członków:

Meksyk (Associasion Mexica de Aeronautica),

Grecję (Aero-Club de Gréce),

Kanadę (Canadian Flying Clubs Association) i

Litwę (Lictuvos Aero Clubas).

Do obowiązku tegorocznego Zjazdu należał również wybór kandydata do wielkiego złotego medalu F.A.I. Wybór padł na gen. Balbo, Ministra Lotnictwa Italji, jako d-cę eskadry lotniczej, która dokonała przelotu z Rzymu do Ameryki Południowej.

Również dokonano wyboru nowego prezydjum F.A.I. na rok 1931/32. Do prezydjum weszli: Ks. Bibesco (Rumunja), jako prezes (powtórnie), P. Tissandier (Francja) — sekretarz generalny (powtórnie), G. Bessançon (Francja) — skarbnik (powtórnie), oraz jako wiceprezesi pp.: O'Gorman (Anglja), K. Amudson (Szwecja), G. Cabot (St. Zjedn. Am. Półn.), hr. d'Oultremont (Belgja), F. Messner (Szwajcarja), G. Hoeppner (Niemcy), C. Piccio (Italja), v. der Berch van Hemsteede (Holandja) — wszyscy powtórnie, oraz pp.: L. Blériot (Francja) i A. Mascias (Argentyna) — poraz pierwszy.

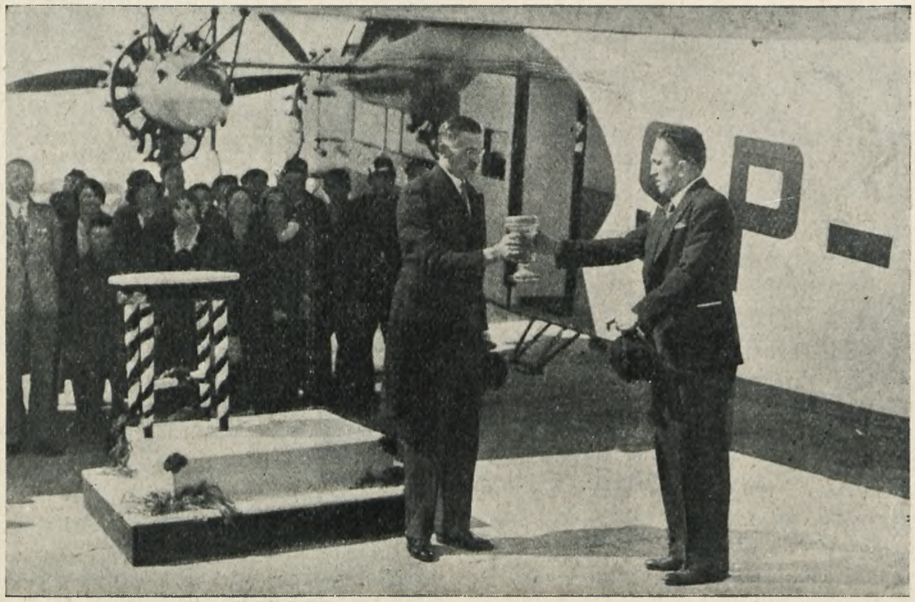
Podkreślić muszę w tym miejscu świetną organizację konferencji i wielką gościnność Aeroklubu Rumuńskiego.

W powrotnej drodze delegaci polscy odwiedzili Belgrad i Budapeszt, gdzie przyjmowani byli serdecznie przez aerokluby jugosłowiański i węgierski.

Bogdan J. Kwieciński.

WSZYSCY NA I MEETING DO KRAKOWA 15—16 VIII 1931.

INAUGURACJA LINJI BAŁTYK—EGEJSKIE



P. min. Kühn wręcza dyrektorowi L. L. „Lot" inż. Makowskiemu puhar z wodą z Bałtyku celem przewiezienia go samolotem i oddania ministrowi lotnictwa Grecji jako symbolu połączenia szlakiem powietrznym mórz: Bałtyckiego z Egejskiem.

W dn. 27 czerwca w warszawskim porcie lotniczym nastąpił uroczysty odlot samolotu P. L. L. „Lot", którym zainaugurowana została regularna komunikacja lotnicza z Bułgarją i Grecją. W porcie lotniczym, przybranym flagami narodowemi polskiemi, rumuńskiemi, bułgarskiemi i greckiemi, oraz zielenią, zebrali się przedstawiciele dyplomacji, rządu, lotnictwa wojskowego, L.O.P.P., aeroklubów, przemysłu lotniczego oraz prasy.

Odlot samolotu poprzedzony został dekoracją przez p. Ministra Komunikacji Krzyżami Zasługi pracowników technicznych P. L. L. „Lot", pp.: kierownika technicznego inż. Krzyczkowskiego, pilotów: Płonczyńskiego i Karpińskiego Tadeusza i montera Wełnickiego, oraz przemówieniami pp.: Ministra Komunikacji i posłów nadzwyczajnych i ministrów pełnomocnych Bułgarji i Grecji.

Po przemówieniach, p. Minister Komunikacji przeciął wstęgę o barwach narodowych polskich, rumuńskich, bułgarskich i greckich, poczem nastąpił start samolotu, prowadzonego przez pilota Długaszewskiego i wiozącego na swoim pokładzie delegację polską do Sofji i Salonik. W skład jej wchodzili pp.: Naczelnik Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K., ppłk. inż. Filipowicz, dyrektor P. L. L. „Lot", inż. Makowski oraz przedstawiciele P. A. T. Pozatem w pierwszym locie wziął udział pierwszy sekretarz Poselstwa Rzeczypospolitej Greckiej w Warszawie, p. Almanachos.



Dekoracja zasłużonych pracowników L. L. „Lot". Od lewej widzimy pp.: inż. Krzyczkowskiego, pil. Karpińskiego i pil. Płonczyńskiego. Niewidoczny p. Wełnicki.

MIĘDZYNARODOWY REKORD WYSOKOŚCI WRÓCIŁ DO POLSKI

Międzynarodowy rekord wysokości samolotów turystycznych II kat. — 4.004 m, ustanowiony w r. 1929 na RWD—2 przez por. F. Żwirkę, nie utrzymał się długo. Wkrótce pobili go Niemcy, a następnie Francuzi. Znając zalety RWD—2 byliśmy pewni, że rekord wróci do nas, że powrót jego zależy tylko od pieniędzy. Tak też się stało. Otrzymawszy subsydjum od Min. Komunik., konstruktorzy: Rogalski, Wigura i Drzewiecki przerobili swoją RWD—2, zmieniając silnik Salmson o mocy 40 MK na Genet — 80 MK, z zachowaniem dotychczasowej wagi samolotu (246 kg), i wnet po ukończeniu budowy podjęto próbę pobicia rekordu.

W dniu 7 sierpnia r. b. o godz. 12 min. 35 wystartował, z Okęcia na RWD—7 por. F. Żwirko z inż. St. Praussem. Samolot, obciążony 153 kg., wzniósł się po upływie godziny i 15 min. na wysokość 5996 metrów, nie osiągając zresztą, wskutek wadliwego działania silnika, maksimum możliwości. Francuzi Reginensi i de Vizcaya osiągnęli 5.305 m (12 kwietnia r. b. w Toussus-le-Noble na samolocie Farman 230 z silnikiem Salmson 40 MK). Rekord został więc pobity o około 700 m, a w porównaniu z pierwszym rekordem Żwirki — o blisko 2000 m (50%). Próba odbywała się pod kontrolą komisarzy A. R. P., pp. mjra Kwiecińskiego i inż. Polturaka, i niewątpliwie będzie przez F. A. I. zatwierdzona.

Tak więc, dzięki wytrwałej i owocnej pracy warsztatu na Okęciu. jesteśmy znowu posiadaczami rekordu międzynarodowego.

W dniu rekordu konstruktorzy RWD święcili drugi nie mniej ważny sukces. Inż. Drzewiecki oblatał tegoroczny prototyp — RWD—5, o którym wspominaliśmy w numerze marcowym r. b. Próby zadowoliły konstruktorów.

RWD—5 jest jednopłatem, limuzyną. Oprócz znanych zalet RWD posiada świetną widoczność oraz bardzo wygodną kabinę RWD—5 i RWD—7 wezmą udział w III Locie Poł.-Zach. Polski. Opis techniczny podamy w następnym numerze.

ELIMINACYJNY KONKURS MODELI LATAJĄCYCH W WARSZAWIE



P. St. Wesołowski pierwszy w grupie amatorów





P. K. Błaszczyński zwycięzca w grupie zawodowców

Dnia 28 czerwca r. b. odbył się na lotnisku cywilnem doroczny Konkurs Eliminacyjny Modeli Latających, organizowany przez Komitet Stołeczny L. O. P. P.

Startowało ogółem modeli 69, w tem z grupy amatorów (uczniów) — 53, z grupy zawodowców (instruktorów) — 16.

Modele startowały w 4 oddzielnych klasach: w klasie A — modele kadłubowe, w kl. B — belkowe, w kl. C — rekordowe, w kl. D — dowolne.

Nagrody (I, II i III) otrzymali w grupie amatorów:

Klasa A — pp.: J. Staszak, R. Wojnowski i S. Wesołowski.

Klasa B — pp.: J. Hejduk, T. Adamski, H. Dymosławski.

Klasa C — pp.: S. Wesołowski, J. Hejduk i F. Ławnik.

Klasa D — pp.: S. Wesołowski, J. Majewski i J. Brzostek.

W grupie zawodowców wszystkie nagrody przypadły pp. K. Błaszczyńskiemu i W. Woynie, przyczem większość pierwszych nagród otrzymał p. Błaszczyński.

Najlepszy model (p. Wesołowskiego) wykonał lot na przestrzeni 224 m w czasie 47½ sek.

W porównaniu z latami ubiegłemi, wyniki wykazały dalszy postęp, zwłaszcza pod względem czystości wykonania modeli.

PRZYGOTOWANIA DO VI-ej WYPRAWY SZYBOWCOWEJ

Aeroklub Lwowski podaje do wiadomości zainteresowanych, że w okresie od 6 września do 11 października r. b. projektuje zorganizowanie w Bezmiechowej VI-ej Wyprawy Szybowcowej.

Program Wyprawy obejmować będą:

a) *kurs początkowy* nauki pilotażu na szybowcach do kat. B włącznie dla kandydatów surowych, nieposiadających żadnego przygotowania na samolotach motorowych,

b) *kurs wyższy* dla posiadających kat. „B" pil. szyb. oraz dla pilotów motorowych,

c) *kurs treningowy* dla posiadających kat. „C" pil. szyb.

d) *pomiary naukowo - doświadczalne*, których celem będzie dostarczenie danych doświadczalnych dla potrzeb konstruktorów i wytwórni szybowców oraz rozwiązywanie zagadnień naukowych z dziedziny aerodynamiki, konstrukcji lotniczych i meteorologji,

e) *kurs instruktorów szybownictwa*, którego celem będzie wyszkolenie kadry instruktorów, przygotowanych do zapoczątkowania i racjonalnego rozwoju szybownictwa we wszystkich ośrodkach Polski. Kurs ten obejmować będzie:

1) wykłady teoretyczne:

a) rozwój i stan lotnictwa bezsilnikowego w Polsce i zagranicą,

b) meteorologja,

c) aerodynamika terenów,

d) teorja lotu żaglowego, statycznego i dynamicznego,

e) budowa, montaż, stabilizacja, konserwacja i remont szybowców,

f) metodyka szkolenia,

g) technika startu, lotu i lądowania,

h) organizowanie lotów i urządzanie szybowisk,

2) zajęcia praktyczne przy budowie, montażu, stabilizacji i remontach szybowców,

3) organizowanie i instruowanie lotów szkolnych i treningowych,

4) loty treningowe uczestników kursu na szybowcach przejściowych i awent. rekordowych.

Kursy: początkowy, wyższy i treningowy będą prowadzone równocześnie i będą trwały od 6 do 26 września r. b.

Okres od 27 września do 11 października zarezerwowany jest wyłącznie dla kursu instruktorów.

Na kurs:

a) *początkowy* A. L. przyjmie 10-ciu kandydatów. Przyjmowani będą pil. szyb. kat. „A" oraz kandydaci surowi, nieposiadający żadnego przygotowania na samolotach motorowych;

b) *wyższy* A. L. przyjmie 12-tu kandydatów. Przyjmowani będą pil. szyb. „B" oraz piloci motorowi (na kursie tym A. L. rezerwuje 10 miejsc dla pozostałych klubów lotniczych);

c) *treningowy*, przyjmowani będą pil. szyb. kat. „C";

d) *instruktorów* szybownictwa—przyjmowani będą pil. szyb., którzy kat. „C" uzyskali na poprzednich wyprawach, względnie uzyskają ją na powyższej wyprawie.

Pierwszeństwo przysługiwać będzie członkom klubów lotniczych, w szczególności tym, którzy brali udział w poprzednich wyprawach.

Na kursach: początkowym, wyższym oraz instruktorów uwzględniane będą zgłoszenia jedynie na pełne okresy trwania kursów; na kursie treningowym — zgłoszenia na okres conajmniej 10-dniowy, przyczem pierwszeństwo przysługiwać będzie deklarującym dłuższy pobyt.

Zgłoszenia będą przyjmowane najdalej do dnia 20 sierpnia r. b. Wzór zgłoszeń i deklaracyj kandydatów przesłany został klubom.

Poza własnemi, A. L. przewiduje udział w V-ej Wyprawie Szybowcowej i innych szybowców, kótre mogą być zgłaszane dla celów:

a) szkolenia i treningu członków klubów lotniczych, względnie osób zgłaszających,

b) pomiarów naukowo - doświadczalnych.

Opłaty wynosić będą:

a) za kurs początkowy zł. 100.—

b) za kurs wyższy zł. 50.—

c) za kurs treningowy zł. 20.—

d) za kurs instruktorów zł. 20.—.

dla członków klubów lotniczych

Kandydatów, którzy nie zdołają w pełnym czasie trwania kursów uzyskać właściwej kategorji pil. szyb. („B" lub „C"), A. L. zobowiązuje się doszkolić bezpłatnie na swej następnej wyprawie.

Opłaty należy przesyłać zgóry, w pełnej wysokości, wraz ze zgłoszeniami Zgłoszeń nieopłaconych A. L. rozpatrywać nie będzie.

Opłaty zostaną zwrócone jedynie tym, których zgłoszenia nie zostaną uwzględnione.

A. L. będzie mógł dostarczyć około 50-ciu pomieszczeń (w tem kilka dla pań) wraz z całodziennem utrzymaniem po cenie około:

Zł. 6.— dla członków Wyprawy,

„ 8.— dla gości.

PIERWSZE DNI ZAWODÓW W RÖHN

W środę, 22 lipca, w dzień inauguracji dorocznych zawodów w Rhön, na wszystkich drogach do Wasserkuppe panuje wielkie ożywienie.

Pomimo wielkich trudności natury materjalnej, pomimo ogólnej ciężkiej sytuacji finansowej, do Rhön przybyli przedstawiciele wszystkich grup szybowcowych z całej Rzeszy Niemieckiej.

Pierwszego dnia zawodów pogoda dopisywała, to też zarejestrowano 38 startów. W całej okolicy widać było rozsiane na wzgórzach szybowce. W pewnej chwili osiem szybowców jednocześnie znalazło się w powietrzu.

O długotrwałość lotu walczono na szybowcach szkolnych Najkrótszy czas lotu określony został na 15 minut. Najlepszy wynik osiągnął w tej konkurencji von Freydory, członek klubu szybowcowego Akaflieg w Karlsruhe. Wykorzystując posuwającą się chmurę, von Fredory leciał w jej pobliżu dwie i pół godziny, uzyskując za ten lot dyplom pilota kategorji C.

Do walki o nagrodę dla szybowców konkursowych stanęli piloci: Groenhoff, Hirth i Bachem. Dotarli oni do cumulusów i wylądowali: Hirth o 40 kilometrów, Groenhoff zaś o 10 kilometrów od Wasserkuppe. Wobec słabych wyników, nagrody dnia tego nie przyznano nikomu.

Pierwszy dzień zawodów nie minął bez wypadku, który na szczęście zakończył się niegroźnemi obrażeniami cielesnemi pilota. Otto Fuchs, lecąc na szybowcu „Starkenburg", w czasie skrętu stracił szybkość i spadł wraz z szybowcem, który uległ zupełnemu zniszczeniu. Fuchs wyszedł z wypadku z pokaleczoną nogą.

Nazajutrz, 23 lipca, loty były mniej liczne. Przeważnie startowały szybowce rekordowe.

Dosyć silny wiatr południowy pozwolił młodemu pilotowi Teichmannowi utrzymać się w powietrzu półtorej godziny. Wobec tego jednak, że wiatr nie sprzyjał lotom dystansowym, kierownictwo zawodów postanowiło utworzyć nagrodę za lot wokoło góry Grosse Eule. Była to trudna próba, do której stanęło siedmiu zawodników.

Z pośród nich tylko Hirth i Hemmer wykonali lot bez zarzutu i powrócili na miejsce startu.

24 lipca warunki atmosferyczne nie sprzyjały zawodom. Wiał słaby wiatr i pogoda była słoneczna. Mimo to jednak, liczba startów dnia tego była duża i wraz ze startami odbytemi w dniach poprzednich dosięgła 120.

Godny zanotowania jest lot szybowca bezogonowego „Schulsche", który okazał się bardzo zwrotny, oraz półtoragodzinny lot „latającego skrzydła" konstrukcji Kohla, pilotowanego przez Groenhoffa. Szybowiec ten wykazał duże zalety w locie i bardzo wielką szybkość, mimo słabego silnika.

W zawodach wzięli udział wyłącznie członkowie niemieckich grup szybowcowych. Zagranica nie obesłała zawodów wcale.

Towarzystwo Lufthansa, które specjalnie interesuje się szybownictwem, delegowało ze swych współpracowników, M. Krügera.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że 26 lipca Groenhoff na szybowcu „Fafnir" osiągnął wspaniały wynik, przelatując 220 kilometrów z Wasserkuppe do Maizerheim.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Lotnisko turystyczne w Mielcu. Rozwój polskiego lotnictwa sportowego, jaki datuje się od paru lat, wywołał potrzebę w całym kraju szeregu lotnisk turystycznych, które obok istniejących już portów lotniczych w większych miastach, przyczynią się niewątpliwie do dalszego rozwoju turystyki powietrznej i uniezależniając ją od urzędowych szlaków; rozszerzą jej zakres działania.

W roku ub. otwarto pierwsze lotnisko turystyczne w Nowym Targu, w r. b. otrzymał takie lądowisko Sandomierz, ostatnio zaś odbyło się uroczyste otwarcie trzeciego zkolei lotniska turystycznego w Mielcu (woj. Krakowskie).

Budowę tego lotniska przeprowadził Komitet Powiatowy L.O.P.P. w Mielcu, kosztem kilkunastu tysięcy złotych. Roboty przy niwelacji terenu i urządzeniu lotniska, które ma około 20 ha powierzchni, trwały przeszło 2 lata. Teren uzyskano od gminy katolickiej m. Mielca. Lądowisko znajduje się w odległości niespełna półtora kilometra od miasta.

Poświęcenie lotniska odbyło się w dn. 5 lipca, bardzo uroczyście, w obecności przedstawicieli władz miejscowych, lotnictwa wojskowego i sportowego, LOPP oraz tłumów publiczności.

Na uroczystość przybyły z Krakowa 2 samoloty wojskowe, oraz 2 turystyczne Aeroklubu Akademickiego. Samoloty wykonały szereg efektownych popisów, odbyły się też loty pasażerskie, które cieszyły się wielkiem powodzeniem u publiczności.

Nowe lotnisko turystyczne w Mielcu już w najbliższym miesiącu znajdzie się na trasie „Lotu Południowo-Zachodniej Polski".

Nowy prywatny posiadacz samolotu. Szczupłe grono właścicieli samolotów powiększył w ub. mies. p. Jan Rudowski, ziemianin i poseł na Sejm, wyszkolony na pilota w Aeroklubie Warszawskim.

P. Rudowski zarejestrował równocześnie w M. K. nowe lądowisko, wydzielając je ze swego majątku, położonego w pow. Płockim.

Pierwsza pilotka wyszkolona w Aeroklubie Warszawskim. W ubiegłym miesiącu ukończyła szkolenie w Aeroklubie Warszawskim p. Hanka Henneberg, słuchaczka Szkoły Sztuk Pięknych.

P. Henneberżanka jest pierwszą kobietą wyszkoloną przez klub stolicy.

Estończycy, szkolący się w A. W., wykonują już loty warunkowe i wkrótce szkolenie zakończą.

Rekonstrukcja reprezentacji klubów. Na zebraniu Rady Klubów Afiljowanych w dn. 11 lipca b. r. była szeroko omawiana sprawa rozszerzenia kompetencji Rady Klubów, do czego skłania sytuacja wytworzona przez zmianę charakteru Komisji Lotnictwa Sportowego. Komisja ta, w chwili swego powstania, pomyślana była jako swego rodzaju urząd, do którego należały nietylko sprawy przekazane przez władze, lecz także częściowe zastępowanie interesów klubów, co się wyrażało w dążeniu Komisji do zapewnienia klubom podstawowych środków działalności. Obecnie Komisja Lotnictwa Sportowego bardzo znacznie uszczupliła swój zakres pracy, ograniczając się do opinjowania wniosków klubów oraz innych spraw, przekazanych jej przez właściwe władze lotnictwa. Stąd powstała luka w organizacji. Mianowicie zabrakło organu, któryby miał obowiązek zabiegać o podstawowe środki dla klubów i bronić ich interesów, gdyż Rada Klubów — wobec stanowiska Komisji zawartego w jej pierwszym okólniku — tak szerokich praw nie posiadała.

Postanowiono więc zwrócić się do K. L. S. i A. R. P. z prośbą o odpowiednie rozszerzenie praw Rady Klubów, przyczem wypowiedziano się za powiększeniem ilości członków prezydjum Rady do 7 przez dodanie 2 delegatów A. R. P. i dwóch członków z wyboru.

Zmiany te nie będą, zapewne, miały większego znaczenia wobec bliskiego już zakończenia prac Komisji Statutowej A. R. P., której projekty mają na celu rozwiązanie na stałe sprawy stosunku A. R. P. do klubów dzielnicowych.

O scalenie ruchu sportowo-lotniczego na Śląsku i w Krakowie. Rada Klubów dążąc do scalenia działalności sportowo-lotniczej w Polsce przez oparcie jej na klubach lotniczych afiljowanych do A. R. P., zwróciła się do odpowiednich władz i instytucyj o podjęcie wspólnej akcji zmierzającej do skoordynowania działalności lotnictwa sportowego.

Należy się spodziewać, że już w krótkim czasie akcja ta da pozytywne rezultaty.

„Aeroklub Śląski". W ostatniej chwili dowiadujemy się, iż na dn. 19 sierpnia wyznaczone zostało wspólne zebranie członków Śląskiego Klubu Lotniczego i Kadry Kolejarzy Śląskich L.O.P.P., na którem ma nastąpić połączenie wymienionych organizacyj w jeden klub p. n. „Aeroklub Śląski".

Dalsze kasowanie akademickości w klubach lotniczych. Z pośród trzech dotąd jeszcze istniejących Aeroklubów Akademickich, w najbliższym czasie zmienią swoją nazwę: A. A. w Krakowie i A. A. w Wilnie (na: „Aeroklub Krakowski" i „Aeroklub Wileński"), dając możność wstępowania do klubu także nieakademikom. Tak więc z 6-ciu Aeroklubów Akademickich istniejących w latach 1928—1930 pozostanie jedynie Aeroklub Akademicki w Gdańsku, który zrzeszając wyłącznie Polaków studjujących na Politechnice Gdańskiej nazwę swoją zachowa.

Nowy Zarząd Aeroklubu Warszawskiego ukonstytuował się następująco: Prezes — kpt. dr. T. Halewski, wiceprezesi — mjr. T. Dziama i J. Osiński, sekretarze — inż. P. Walewski i por. inż. R Hirszband, skarbnicy — inż. W. Krasicki i S. Iwanowski, kierownik sekcji treningowej — por. M. Pronaszko (zast. W. Korbel), sekcji szkolnej — kpt. Halewski, sekcji technicznej — inż. St. Prauss, członkowie zarządu z kooptacji — inż. S. Rogalski i poseł J. Rudowski. Opiekę i nadzór nad całością latanie w klubie zarząd powierzył por. Żwirce.

Zmiana zarządu A. A. w Wilnie. W dniu 25 lipca odbyło się walne zgromadzenie Aeroklubu Akademickiego w Wilnie, na którem wybrany został nowy zarząd klubu z por. Zakrzewskim jako prezesem.

Oszczędności w Aeroklubie Warszawskim. Szybki rozwój działalności klubów uczynił już dawno pomoce państwowe i społeczne, udzielane sportowi lotniczemu, niewystarczającemi. Toteż kluby, chcąc żyć, a nie wegetować szukają wyjścia przez stałe zwiększanie sładek i opłat członkowskich oraz dochody nadzwyczajne.

Aeroklub Warszawski, który osiąga z opłat członkowskich pokaźną sumę ca 15 tys. zł. rocznie (t. j. mniej więcej tylec, co subwencje godzinowe M. K. w r. b.), postanowił ze względów oszczędnościowych zapewnić pilotom klubowym jedynie minimum treningu bezpłatnie, a mianowicie 6 godzin na półrocze. Za każdą dalszą godzinę pobierane będą opłaty równające się mniej więcej zwrotowi kosztów materjałów pędnych. Rów-

nież członkowie posiadający własne samoloty będą korzystać z mniejszej niż dotychczas pomocy (materjały pędne na 6 godzin półrocznie, licząc 20 kg benzyny na godzinę).

Niewątpliwie śladami Warszawy pójdą i inne kluby, znajdujące się w ciężkiej sytuacji finansowej. W dobie powszechnej oszczędności musimy dążyć do wyzyskania, gdzie się da własnych źródeł dochodów i ograniczenia do minimum pomocy społecznej.

Z Centrum P. W. Lotn. w Nowym Targu. Kurs rozpoczął się 14 lipca. Zgłosiło się 14 osób, z klubów: Warszawskiego, Wileńskiego, Poznańskiego, Gdańskiego, Lwowskiego, Krakowskiego, Lubelskiego i Śląskiego. Szkoleni podzieleni zostali na 3 grupy, między trzech instruktorów.

1-szą grupę prowadzi starszy sierżant pilot Pakuła, 2-gą sierżant pil. Ciesielski, 3-cią plutonowy pil. Glinka. Szkolenie odbywa się nowym systemem, wzorowanym na angielskim. Maszyn zdolnych do lotu przysłano 7, z tych 2 na początku pierwszego tygodnia uległy rozbiciu. Pod koniec lipca liczba uczniów po większyła się do 18-tu. Górski klimat ze skłonnością do silnych wiatrów i porannych mgieł, oraz obfitych opadów w znacznym stopniu utrudnia normalne szkolenie. Położenie lotniska jest katastrofalne w razie przymusowego lądowania gdzieś w terenie. Stan silników opłakany.

Nastrój dobry. Kierownictwo Centrum spoczywa w umiejętnych rękach kpt. Bolesława Godlewskiego.

Wyprawa szybowcowa dla wyszukania terenów w 4-ch województwach. Zarząd Główny L. O. P. P. przyznał ostatnio Związkowi Awiatycznemu Studentów Politechniki Lwowskiej subsydjum w kwocie zł. 3.000.— na dokonanie zakrojonej na szeroką skalą wyprawy szybowcowej, która obejmie tereny województw: lwowskiego, krakowskiego, stanisławowskiego i kieleckiego.

Wyprawa ta będzie miała za zadanie wynalezienie szeregu terenów w tych województwach, dla ułatwienia miejscowym Komitetom L.O.P.P. propagandy szybownictwa, zakładania kółek szybowcowych i t. p.

Związek Awiatyczny, którego rola w rozwoju polskiego szybownictwa jest bardzo doniosła, organizuje tę wyprawę w końcu b. m. Potrwa ona zapewne do jesieni, zebrany zaś materjał będzie podstawą do rozpoczęcia na wiosnę r. p. szeroko zakreślonych prac w tej dziedzinie.

KOMUNIKACJA

Komunikacja powietrzna w czerwcu r. b. W miesiącu czerwcu b. r. samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" kursowały na wszystkich linjach przewidzianych rozkładem. Samoloty dokonały na wszystkich linjach 544 loty, przebywając ogółem w powietrzu drogę 154.904 km (z pełnem bezpieczeństwem i 99,6% regularnością) i przewożąc 1.598 pasażerów, 3.576 kg poczty, 2.062 gazet, 15.499 bagażu i 20.029 towarów.

Największą frekwencją cieszyła się linja Warszawa—Poznań (84.6% wykorzystanego obciążenia) i Warszawa—Katowice (74.2%).

WOJSKO

Raidy na RX. W dniu 6 lipca kpt. St. Karpiński jako pilot i inż. J. Suchodolski jako obserwator dokonali na RX z „Wright-Skoda" 220 KM raidu na trasie: Warszawa — Toruń — Poznań — Łódź — Kraków — Lwów — Zamość — Brześć — Białystok — Warszawa — razem 1650 km w 12 godz. 15 min.

Podobny lot wykonali 24 lipca pp por. J. Spychała i por. Z. Zbrowski, na trasie Warszawa — Wilno — Kraków — Lwów — Warszawa razem ca 1800 km. Lot trwał 13 godz. 15 min.

Oba loty miały na celu wykazanie wartości krajowego sprzętu.

L. O. P. P.

Nowe prezydjum Rady Głównej. W sali konferencyjnej Ministerstwa Komunikacji odbyło się konstytucyjne posiedzenie Rady Głównej L. O. P. P.

W posiedzeniu wzięli udział między innemi pp.: gen. Górecki, prezes P.K.O. Gruber, nacz. Hauke-Nowak, komentant główny Pol. Państw. płk. Jagrym-Maleszewski, wojewoda M. Kwaśniewski, gen. S. Kwaśniewski, prezes Zarządu Głównego L.O.P.P. dr. Zenon Martynowicz.

Obrady zagaił prezes Martynowicz, witając obecnych krótkiem przemówieniem. Następnie dokonano wyboru Prezydjum Rady, które powołano przez aklamację.

Prezydjum Rady Głównej L.O.P.P. ukonstytuowało się następująco: prezes—wiceminister Wł. Korsak, wiceprezesi: prof. Maksymiljan Huber i gen. dr. Stanisław Rouppert, sekretarz radca St. Kalicki.

L. O. P. P. na Wystawie Rolniczej i Regjonalnej w Tarnopolu. Podczas Wystawy Rolniczej i Regjonalnej w Tarnopolu Liga była reprezentowana we własnym pawilonie, który swym estetycznym wyglądem wzbudzał ogólną uwagę.



Nad szarym tle pawilonu srebrzył się olbrzymich rozmiarów PZL—6 (przerobiony z Ansaldo przez uczniów Państwowej Szkoły Mechanicznej w Tarnopolu).

To też nic dziwnego, że zwiedzająca publiczność licznie gromadziła się koło L. O. P. P. z zaciekawieniem przyglądając się ślicznemu samolotowi polskiej konstrukcji.

Wnętrze pawilonu zobrazowało działalność Ligi (lotnictwo i obronę przeciwgazową).

Niebylejaką atrakcją dla młodzieży szkolnej stanowił widok codziennie wzbijających się ogromnych „Mongoflerów" z napisem „Solali popiera L. O. P. P.". Bibułkę na balony ofiarowała Komitetowi w Tarnopolu żywiecka fabryka Solali.

WYDAWNICTWA

Janusz Meissner. — Rekord. Nakładem Gebethnera i Wolffa ukazał się nowy zbiór nowel Meissnera, posiadający wszystkie cechy talentu tego świetnego nowelisty lotniczego.

Przegląd Lotniczy Nr. 7 (lipiec) zawiera m. in.: por. Markiewicza — „Techniczna strona raidu dookoła Afryki", „Opinje o lotniczych silnikach Diesla", „Sport lotniczy w r. 1931", „Zagadnienie policji lotniczej w świetle powojennej polityki lotniczej Niemiec".

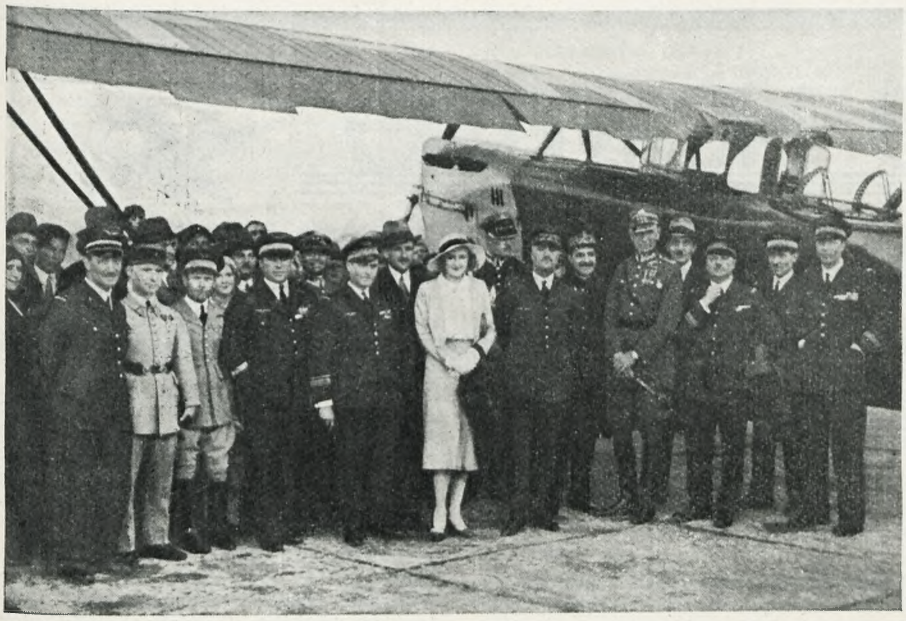
Sport motorowy Nr. 1 (136). Ukałaz się Nr. 1 (136) dwutygodnika „Sport Motorowy" jako dalszy ciąg miesięcznika „Lotnik". Dwutygodnik ten obejmuje obecnie wszelkie gałęzie motoryzacji, a więc: lotnictwo, automobilizm, motocyklizm oraz motorowy sport wodny.

Nr. 1 zawiera bardzo ciekawy i aktualny artykuł na temat Funduszu drogowego, wykazując zasadnicze wady jego ustroju. Dalsze artykuły: „Lot dystansowy Jassy—Poznań", „W ośmiu dniach dookoła świata", „Samochodowy Grand Prix Francji". Ciekawa gawęda prawnicza p. t. „Moje-twoje" poucza o błędach popełnianych często w handlu samochodowym i motocyklowym. Bogatą treść numeru uzupełniają artykuły techniczne p. t. „Włoski Diesel lotniczy", „Nowy lotniczy silnik sportowy" oraz dział kroniki i komunikatów.

RÓŻNE

Orliński na meetingu w Ameryce. W połowie sierpnia odbędzie się w Cleveland wielki pokaz samolotów myśliwskich z udziałem najlepszych maszyn i pilotów starego i nowego „świata". Zaproszone przez specjalnego wysłannika do udziału w meetingu Państwowe Zakłady Lotnicze wysyłają słynny P—6 z Orlińskim. Nasz świetny as będzie miał możność zmierzyć się z Udetem, de Bernard'im, Acherlay'em i innymi znakomitymi pilotami.

Niemiec zamówił krajowy samolot. W liczbie kilkunastu egzemplarzy samolotu PZL—5, wykonywanych na prywatne zamówienia przez Państwowe Zakła-



W lipcu gościła w Polsce „eskadra asów lotnictwa francuskiego" na czele z gen. de Goys de Mayzerac.

dy Lotnicze jest jedna maszyna dla zamieszkałego w Polsce Niemca, p. Fischera von Molath, który niedawno zgłosił do rejestru M. K. lądowisko w swoim majątku na Pomorzu.

Egzaminy na członków załogi statków powietrznych. Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że w drugiej połowie września b. r. odbędą się egezaminy na członków załogi statków powietrznych, zarówno dla nowych kandydatów, jak i dla osób, które w poprzednich terminach egzaminów nie zdały.

Jako ostateczny termin składania podań nowych oraz zgłoszenia do egzaminów osób, które podania już złożyły, wyznacza się dzień 1-go września.

Osoby nadsyłające podania, lub zgłaszające się po tym terminie — nie będą dopuszczone do egzaminów.

Do podań nowych winny być dołączone następujące dokumenty:

1) Metryka urodzenia (uwierzytelniony odpis).

2) Poświadczenie obywatelstwa.

3) Świadectwo moralności (dla studentów — poświadczenie wyższej uczelni).

4) Dowód ukończenia szkoły lotniczej.

5) Poświadczony wykaz lotów.

6) Życiorys (własnoręcznie napisany).

7) Rysopis (w/g dowodu osobistego poświadczony).

8) 4 fotografje podpisane (głowa enface—odkryta ; wymiar głowy — 18 mm).

9) Opłata stemplowa 8 zł. (znaczki niekasowane).

Podania nieopłacone lub bez załączników (wszystkich) nie będą rozpatrywane; dotyczy to również podań już złożonych, do których załączniki muszą być uzupełnione do 1 września r. b.

Formularze podań wydaje klubom lotniczym i poszczególnym osobom Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, ul. Wiejska 3 m. 3, gdzie też należy nadsyłać podania o dopuszczenie do egzaminu.

Rocznica tragicznego lotu przez Atlantyk. Dnia 14 lipca przypadła rocznica bohaterskiej śmierci ś. p. majora Ludwika Idzikowskiego podczas przelotu z Europy do Ameryki. Śmierć, która nietylko okryła żałobą całe społeczeństwo polskie, ale która stworzyła apoteozę młodego naszego lotnictwa, dążącego do coraz nowych zdobyczy.

Jak już donosiliśmy, powstał swego czasu w Warszawie Komitet Utrwalenia Pamięci mjr. Idzikowskiego, mający na celu kultywowanie pamięci „czynu, który nie może zaginąć". Do Komitetu weszło szereg wybitnych działaczy społecznych z wiceprezesem Rady Miejskiej m. st. Warszawy, p. Szwejcerem, na czele. Staraniem Komitetu odbył się obchód rocznicy tragicznego zgonu.

Dnia 14 lipca rano, w kościele garnizonowym, o godz. 9-ej J. E. ks. biskup Gall odprawił nabożeństwo żałobne, na które przybyli licznie oficerowie lotnictwa, koledzy nieboszczyka, przedstawiciele władz i społeczeństwa. Na cmentarzu powązkowskim, na grobie zmarłego, złożono wieniec od Komitetu i 1 pułku lotniczego. Wśród skupionej ciszy umocowano wieńce na skromnej, niepozornej mogile.

Armję reprezentował zastępca Szefa Dep. Aeronautyki, płk. pil. Sendorek, płk. Abczyński, mjr. Turbiak i delegaci wszystkich eskadr stacjonujących w Warszawie. Członkowie Komitetu przybyli prawie w komplecie. Obecna była również rodzina lotnika.

Ze Związku Awiatycznego. Z inicjatywy Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej zostało zawiązane Koło Szybowcowe przy Kolejowem Przysposobieniu we Lwowie dnia 16 czerwca r. b Koło to przystąpiło do budowy szybowca szkolnego CW—3.

Związek Awiatyczny S. P. L. urządził w dniu 21 czerwca r. b. pokaz latania na szybowcach w Żółkwi, któremu przypatrywały się władze cywilne i wojskowe oraz licznie zebrana publiczność. Loty pomimo trudnych warunków atmosferycznych i terenowych, udały się całkowicie.

W poszukiwaniu terenów szybowcowych w okolicach Lwowa, urządził Z. A. loty na Grzędzie Kulikowskiej koło Kulikowa (17 km od Lwowa). Oblatania terenu dokonał pilot Kotowski, wykonując 3 loty 54, 85 i 83-sekundowe na szybowcu szkolnym CW—3. Teren ten do lotów szkolnych, a nawet żaglowania na lepszych maszynach nadaje się.

Konkurs baloników. Komitet Miejski L.O.P.P. w Król. Hucie zorganizował w dn. 13-14 czerwca ciekawy konkurs baloników, w którym brała udział młodzież.

Baloników wypuszczono ogółem 115 sztuk. Z tej liczby zostało nadesłanych kartek od baloników 11 sztuk. Specjalna komisja odmierzyła na mapie odległości w linji powietrznej od Król. Huty do miejscowości oznaczonej stemplem pocztowym na nadesłanej kartce i przyznała następujące nagrody:

I-szą nagrodę (książeczka P. K. O. z kwotą zł. 20.—) otrzymał Krysa Zbigniew. Balonik jego doleciał do miejscowości Morszyn w powiecie stryjskim (374,07 km).

II-gą nagrodę (ks. P. K. O. z kwotą zł. 15.—) otrzymał Zientek Władysław. Balonik jego doleciał do Tokaju na Węgrzech 300.74 km. Kartkę z pękniętym balonikiem znalazł w Tokaju p. Erdőss Zoltan i nadesłał ją w liście wraz z rysunkiem oraz pozdrowieniami dla polskich przyjaciół (patrz fot.).

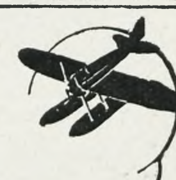
III-cią nagrodę (ks. P. K. O. z kwotą zł 10.—) otrzymał Sowiński Leszek. Balonik jego doleciał do Trzebini (40,74 km).



Z konkursu baloników (patrz wyżej).



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



ANGLJA

Zawody o Puhar Królewski. Do zawodów o Puhar Królewski, które odbyły się 25 lipca, zgłosiło się 41 zawodników. Sklasyfikowanych zostało 21.

Zawody miały charakter ściśle amatorski: mogli wziąć w nich udział wyłącznie sportowcy, posiadający własne samoloty. Warunek ten spotkał się z wielkiem niezadowoleniem wśród oficerów-pilotów, którzy — zarówno jak i piloci linij komunikacyjnych — nie mogli wziąć udziału w zawodach.

Wypadek przy treningu do zawodów o Puhar Schneidera. Porucznik-pilot Hoppe, trenujący do zawodów o Puhar Schneidera, zmuszony był wskutek defektu silnika do niespodziewanego wodowania w Galshot. Wodnosamolot Supermarine S—6 skapotował. Porucznik Hoppe odniósł tylko lekkie obrażenia cielesne.

Pociągi lotnicze. Anglicy od niedawna entuzjazmują się t. zw. „pociągami lotniczemi", tak bowiem nazwali całość, utworzoną przez samolot, holujący szybowiec.

Próby tworzenia pociągów lotniczych udają się w Anglji coraz lepiej. Oto przed paru tygodniami mały samolot turystyczny wystartował z Blackpool i po siedmiu godzinach lotu przybył do Londynu, holując za sobą szybowiec, na którym leciał pilot z pasażerem. Podobno podróż tego rodzaju dostarcza o wiele więcej przyjemności pasażerom, niż lot na samolocie.

Z lotniczego punktu widzenia eksperyment taki nie posiada doniosłego znaczenia o chrakterze przewrotowym w technice linij komunikacyjnych. Wywołał on jednak wielkie zainteresowanie w Anglji, gdzie pragną w tym sporcie widzieć praktyczną realizację prawdziwych pociągów lotniczych, zastosowanie których może przyczynić się do zaoszczędzenia znacznych ilości paliwa i drogiego taboru samolotowego, przez użycie szybowców.

CHINY

Lotnictwo chińskie w walce z bandytyzmem. Rząd trzech wschodnich prowincji Mandżurji, posiadając obecnie dosyć poważną liczbę samolotów, zdecydował się na użycie dwóch eskadr do zwalczania bandytyzmu, przybierającego na terenie Państwa Środka zastraszające rozmiary.

FRANCJA

Obrzędy religijne na samolocie. Z różnych sfer i zawodów rekrutują się entuzjaści lotnictwa; w różny też sposób wyrażają swoje zadowolenie z odbywanego „chrztu powietrznego". Przy tej sposobności jedni podziwiają piękno krajobrazu, inni analizują doznane wrażenia, jeszcze inni zachwycają się szybkością, chcą zobaczyć ulicę, na której mieszkają, odetchnąć powietrzem na wysokości 1000 metrów i t. p. Jednak mało kto z przygodnych pasażerów może wykonywać w czasie chrztu lotniczego swe czynności i obowiązki zawodowe, jak to uczynił pewien pasażer we Francji, lecąc nad bogatemi winnicami Orleanu.

Pasażerem tym był ksiądz katolicki Blaudin, proboszcz parafji, położonej niedaleko lotniska. Gdy samolot, na którym leciał, wzniósł się do wysokości 500 metrów, ksiądz Blaudin włożył komżę, odmówił modlitwę „Super fruges et vineas" (Nad zbożami i winnicami) i pokropił wodą święconą domy i pola swoich parafjan. Tym sposobem — chyba po raz pierwszy — dzięki samolotowi, winnice francuskie zostały poświęcone wprost „z nieba".

Sztuka w lotnictwie. „Dziennik oficjalny" opublikował dekret, ustanawiający przy Ministerstwie Lotnictwa „Korpus malarzy, rzeźbiarzy i grawerów Ministerstwa Lotnictwa". Dekret głosi, że korpus ten składać się ma z artystów narodowości francuskiej, którzy poświęcą swój czas i talent na studja nad lotnictwem, lotnikami i powietrzem, w zastosowaniu do sztuki. Ilość artystów nie może przekroczyć czterdziestu. Będą oni mianowani co pięć lat przez Ministra, przyczem mianowania mogą być przedłużane na dalszy okres pięcioletni.

Niedzielna wycieczka lotnicza. Stanowczo lotnictwo sportowe we Francji popularyzuje się bardzo szybko i łatwo. Niedzielne wycieczki prywatnych właścicieli samolotów turystycznych nie budzą już sensacji. Mimo to jednak, bardzo słusznie zresztą, gdyż stanowi to doniosły czynnik propagandy, o wycieczkach takich ukazują się zawsze wiadomości w prasie.

Jednej z niedziel czerwcowych np. pilot Freton i p. Pessar na małym samolocie turystycznym Farman F—231 zaopatrzonym w 95-konny silnik Renault, odbyli wcale daleką wycieczkę tego rodzaju. O g. 5-ej rano samolot p. Pessar wystartował z Le Bourget i po 5 i pół godzinnym locie wylądował w Berlinie, osiągnąwszy w czasie lotu średnią szybkość 180 km na godzinę. Po spożyciu śniadania w Berlinie, załoga wróciła do Francji.

Owoce propagandy Thoret'a. Propagandowe loty i górskie wycieczki powietrzne Thoret'a, słynnego asa lotnictwa francuskiego, wydały bogaty plon. Oto u stóp Mont Blanc powstała obecnie szkoła lotnicza Henryka Potez'a, której kierownikiem został znany pilot Serge. Uczniami tej szkoły, w liczbie trzydziestu, są prawie wyłącznie synowie właścicieli miejscowych gospód i hoteli, których mistrz samolotu Potez—36, Thoret, zdołał przekonać nietylko o pięknie gór oglądanych z lotu ptaka , ale również o rentowności przedsiębiorstwa hotelowego, posiadającego do dyspozycji gości własny samolot i pilota.

Niewątpliwie turyści, którzy zakosztowali przyjemności lotu z Thoret'em , będą popierać obecnie zakłady hotelowe jego epigonów i korzystać z ich usług, jako pilotów.

Przepisy o dyplomach pilotów cywilnych. We Francji zostały wydane nowe przepisy dotyczące uzyskania dyplomu pilota cywilnego. Między innemi przepisy określają minimalny wiek pilota na lat 17. Również najkrótszy czas potrzebny do wyszkolenia lotniczego został ściśle określony. Można mianowicie otrzymać dyplom pilota, mając conajmniej piętnaście godzin lotu, w co wlicza się loty dwusterowe.

W ciągu pierwszego miesiąca po wylaszowaniu pilot cywilny musi wykonać przynajmniej trzydzieści lotów samodzielnych, do odnowienia zaś dyplomu wymagane są conajmniej trzy godziny lotu w przeciągu ostatnich sześciu miesięcy.

ITALJA

Lot eskadry italskiej dokoła świata. Według uporczywie krążących pogłosek, w t. zw. „Klasztorze lotniczym" w Ortebello od dłuższego czasu trwają przygotowania do raidu naokoło świata całej eskadry lotniczej.

W ostatniej „Kronice" podaliśmy wiadomość o utrzymaniu Centrum wyższej nawigacji i pilotażu w Ortebello, która to szkoła utworzona została przed wielkim lotem grupowym gen. Balbo przez Atlantyk. Obecnie Centrum przygotowuje gigantyczny raid grupowy dookoła świata...

Trasa tego lotu ma przechodzić z Ortebello przez Azory i Bermundy do New Yorku, stamtąd zaś przez Kanał Panamski, wzdłuż wybrzeży Ameryki Północnej do Kanady, poczem przez Alaskę, wyspy Aleuckie do Japonji, Chin i Indji, skąd eskadra ma powrócić na Morze Śródziemne.

Lot ma się odbyć na wodnosamolotach Savoia-Marchetti 55. Są to maszyny tegoż typu, co użyte do raidu przez Atlantyk, jednak drewniana ich konstrukcja zostanie zmieniona na metalową, lżejszą od poprzedniej. Zmiana taka jest konieczna, ze względu na powiększenie tonażu przez dodatkowy zapas paliwa. Odległość między Azorami i Bermudami (3.200 km), o 400 km dłuższa od największego dotychczasowego zasięgu Savoia-Marchetti 55, stwarza konieczność zaopatrzenia samolotów w dodatkowy zapas benzyny, wagi około 400 kg.

Jeżeli i ten raid italskiego lotnictwa zakończy się podobnym do ostatniego sukcesem, lotnictwo włoskie zajmie z pewnością pierwsze miejsce w Europie.

JAPONJA

Nowy japoński lot nad Pacyfikiem. Pilot Yoshiwara, który dokonywując przelotu nad Pacyfikiem, wskutek defektu silnika, zmuszony był do lądowania na wyspach, odległych o tysiąc kilometrów od Tokio, ma zamiar ponownie rozpocząć lot, na innym samolocie, ufundowanym przez japoński dziennik „Hoshi".

NIEMCY

„Samolot bez śmigła". Ludger Volpert z Hamburga odbywa pierwsze próby z „samolotem bez śmigła"; podobno w najbliższym czasie mają się rozpocząć próby tego samolotu w locie. Narazie bliższych informacyj o tym nowym wynalazku niema, nie można więc sądzić czy stanie się on epokowym, czy też przejdzie bez większego wrażenia, jak przechodzi tyle innych nieudanych prób, poprzedzanych szumnemi zapowiedziami.

Szybownictwo. Członkowie akademickiej grupy szybowcowej w Darmstacie, którzy na zaproszenie Aeroklubu berlińskiego, odbywają szereg próbnych lotów szybowcowych nad stolicą Niemiec, w ostatnich dniach osiągnęli nowe dodatnie wyniki. Jeden z członków grupy szybowcowej, Herbert Fuchs, wzniósłszy się przy pomocy holującego samolotu Klemm-Daimler, porzucił hol na wysokości 600 metrów i około 40 minut latał nad Berlinem, osiągnąwszy średnią szybkość 65 km na godzinę.

Ponieważ chmur dnia tego nie było, szybowiec wznosił się jedynie przy pomocy prądów termicznych, wywołanych przez powietrze nagrzane w piecach fabryk. Zebrani na ziemi, obserwujący go ludzie, mogli zauważyć, jak pilot wyszukiwał słupy dymów, unoszących się nad miastem i dzięki nim osiągnął wysokość 1000 metrów.

Do lądowania zmusiło pilota jedynie zbyt silne rzucanie; gdyby nie ono, lot mógłby trwać jeszcze kilka godzin. Lądowanie szybowca nastąpiło ściśle w tem samem miejscu, co start.

Loty Wolfa Hirtha. Wolf Hirth, który w czasie swej bytności w Ameryce latał na szybowcu nad olbrzymami New Yorku, ostatnio utrzymał się nad Berlinem przeszło dwie godziny, wznosząc się na szybowcu na wysokość 1500 metrów.

ROSJA

Projekt sowieckiego lotu do stratosfery. Idąc za przykładem profesora Piccarda, Sowiety przygotowują wyprawę naukową, mającą na celu zbadanie stratosfery i możliwości lotów na bardzo dużych wysokościach. Nie wiadomo jeszcze, przy pomocy jakiego statku powietrznego badania te zostaną przedsięwzięte.

STANY ZJEDNOCZONE

Nieudany przelot Pacyfiku. Lotnicy amerykańscy Robins i Jones, którzy zamierzali przelecieć Pacyfik z Seattle do Tokio (8.800 km) bez lądowania i tym sposobem zdobyć nagrodę 25 tysięcy dolarów, ustanowioną przez jeden z dzienników japońskich, musieli zrezygnować z całego przedsięwzięcia wobec przerwania lotu przez lądowanie przymusowe z braku benzyny.

Samolotem użytym do wyżej wspomnianego raidu był Lockheed Wega z 425-konnym silnikiem Pratt i Whitney typu „Wasp".

Zasięg maksymalny samolotu z pełnem obciążeniem wynosi 4 tysiące kilometrów, wobec czego lotnicy skorzystali z przysługującego im prawa zaopatrzenia w paliwo podczas lotu. Ponieważ projektowana trasa lotu przechodziła przez Alaskę, pierwsze zaopatrzenie w paliwo miało nastąpić nad Fairbanks, następne zaś w Nome.

Wyleciawszy 8-go lipca o godzinie 3 minut 55 (czas lokalny) z Seattle, Robins i Jones o 9.32 przelecieli nad Wanderhoop, a wieczorem byli w Fairbanks, gdzie bez wypadku nastąpiło przelanie benzyny z samolotu, który ich oczekiwał w powietrzu, do zbiorników maszyny rajdowej.

Dalszy lot odbywał się w nocy zupełnie pomyślnie. O 9-ej rano lotnicy znaleźli się nad Nome, gdzie było przewidziane drugie zaopatrzenie w paliwo w locie. Tu jednak fatalna pogoda, a zwłaszcze silna mgła, uniemożliwiła im zbliżenie się do samolotu zaopatrującego, co zmusiło ich w końcu do lądowania z braku benzyny, na plaży w Salmon.

Lot Lindbergha przez Pacyfik. Lindbergh projektuje w najbliższej przyszłości odbycie lotu przez Ocean Spokojny z Ameryki do Azji w krótkich etapach; samolotem przeznaczonym do tego rajdu jest jednopłat Lockheed Sirius z 600-konnym silnikiem. Lindberghowi towarzyć ma jego żona, która niedawno uzyskała dyplom pilota.

Wielkie manewry lotnicze. Prasa europejska podała jedynie krótką wzmiankę o wspaniałych amerykańskich manewrach lotniczych, w których wzięły udział 672 samoloty wojskowe Stanów Zjednoczonych. Manewry te wypadły tak wspaniale, że należy poświęcić im nieco więcej uwagi.

Najbardziej godne podziwu w przebiegu manewrów jest to, że pomimo imponującej liczby biorących w nich udział samolotów, nie zdarzył się ani jeden wypadek, który pociągnąłby za sobą straty w ludziach lub materjale technicznym. Wszystkie 672 samoloty powróciły szczęśliwie do swych oddziałów macierzystych, a niektóre z nich przeleciały po 16 tysięcy i więcej kilometrów i to przeważnie w kluczach lub innych grupach taktycznych.

Samoloty użyte do manewrów należały do wszystkich kategoryj: były to zarówno jednomiejscowe maszyny myśliwskie, jak i ciężkie samoloty niszczycielskie, oraz wywiadowcze i transportowe.

Koncentracja sił lotniczych miała miejsce w Dayton (Ohio) 15 i 16 maja. Następne dni manewrów wypełnione zostały pozorowaniem ataków powietrznych na największe miasta Stanów Zjednoczonych: Chicago, Nowy Jork, Boston i Washington.

Charakterystyczną nowością w manewrach amerykańskich był udział we wszystkich wypadach armji powietrznej samolotów transportowych, które miały na pokładzie personel techniczny, oraz części zamienne do samolotów, prowadzących akcję bojową. W ten sposób użycie 45-ciu samolotów transportowych pozwoliło na szybkie przerzucenie w pobliżu placu boju całego zastępu mechaników lotniczych, nieraz o parę tysięcy mil od baz stałych (lotnisk).

Manewry trwały do 30-go maja. Ogólna liczba przelecianych przez wszystkie samoloty kilometrów wynosi przeszło pięć miljonów.

Godnym zanotowania jest również fakt, że załogi szybkich samolotów myśliwskich zdołały wśród nocy nawiązać łączność między bazami operacyjnemi Seldfridge Field i Bolleng Field, przeleciawszy dzielącą wyżej wspomniane lotniska przestrzeń 687 kilometrów w przeciągu dwóch i pół godzin.

Lot żaglowy nad New Yorkiem. Wolf Hirth w czasie swych częstych lotów na samolocie Klemm nad New Yorkiem zauważył, że nad miastem panują stale prądy wstępujące i postanowił je wykorzystać do lotu żaglowego.

Umieściwszy swój szybowiec w parku między Hudsonem i ruchliwą ulicą Riwerside, wystartował on z 40-metrowego placu i już po dziesięciu minutach lotu nabrał przeszło 320 metrów wysokości. Hirth początkowo zamierzał przelecieć nad całem wybrzeżem wzdłuż New Yorku; wobec tego jednak, że na przeciąg trwania jego lotu ruch na ulicach został zamknięty przez policję, musiał stosować się do tych właśnie rejonów. Z tego też powodu wylądował już po 40 minutach na miejscu startu, nie chcąc nadużywać uprzejmości władz bezpieczeństwa i krępować mieszkańców.

Lądowanie na wyżej wspomnianym małym placyku pośród drapaczy chmur, Hirth uważa za jedno z najtrudniejszych w swej praktyce lotniczej.

FELJETON

Dola „prywatnego posiadacza". — Cisi pionierzy lotnictwa.

Na szpaltach „Skrzydlatej" toczy się zacięta dyskusja na temat kosztów utrzymania samolotu prywatnego. W dyskusji tej nie brałem dotąd udziału, pilnie natomiast czytałem co o tem myślą i piszą inni. Jestem już trzeci rok „posiadaczem" samolotu turystycznego, zebrałem z tego tytułu pewne doświadczenie i, jako mąż, który wiele doświadczył, wtrącam się do dyskusji.

W kalkulacjach swych panowie S. A., pan R. i pan Skórzewski nie wzięli pod uwagę jednego czynnika, a mianowicie, że posiadacz prywatnego samolotu staje się człowiekiem głośnym z niebywałej zamożności. Bo jakże: Maurycy Potocki ma tylko samochodów kilka — Bugatti i inne djabły, Rotszyld też nie ma samolotu, a więc, z natury rzeczy, myśli sobie każdy przeciętny obywatel o posiadaczu samolotu „ten ci jest, który jest najmożniejszy" i kupą, mości panowie, na burżuja!

Wiodłem sobie żywot poczciwego człowieka, dokąd licho mnie nie pokusiło kupić sobie samolotu z uciułanych troskliwie oboli.

Od chwili, kiedy to nastąpiło, nastał ciężki czas na naszego brata. Więc najpierw — celnik. Pamiętam ci ja, aby oddać „Bogu co boskiego, a celnikowi co Rzeczypospolitej", ale — na Boga! — w owym czasie mówiono, że propaganda, panie dobrodzieju; trzeba popierać lotnictwo, mości panowie; ulgi wszelkie, panie ten... i t. d.

Zdarli z człowieka dwa tysiące z setkami, bez ulg, bez pardonu.

Dalej... Rok rocznie składam zeznanie o dochodzie. Nigdy zeznanie to nie było podawane w wątpliwość. Aliści, po nabyciu samolotu, otrzymałem wezwanie, aby natychmiast stawić się do urzędu celem udzielenia wyjaśnień w kwestji rzeczonego wezwania.

Powlokłem się do urzędu, gdzie urzędniczka (przystojna zresztą) przez długą chwilę wpatrywała się we mnie surowo i z wyrzutem.

Czułem, że zaczynam mieć minę filuta złapanego na gorącym uczynku. Wreszcie okazało się, że urząd podejrzewa, że zataiłem znaczną ilość dochodów, bo skądże człowiek mający dochód wykazany może prowadzić żywot tak luksusowy — posiadać do własnej dyspozycji aż samolot.

Padłem na kolana, biłem się w piersi i tym podobne wykonywałem zabiegi, nicby to jednak nie pomogło, gdybym nie dowiódł czarno na białem, że sumy, z których nabyłem samolot były pochodzenia tego rodzaju, że już przy ich narodzeniu podatek dochodowy został potrącony. I tak karzące ramię sprawiedliwości nie spadło na mnie w tym wypadku z właściwą sobie siłą i ciężarem, dosięgło mnie jednak ramię losu, który drobiazgowo znęca się nademną.

Gdy wychodzę późno od znajomych, dozorca spogląda na mnie jak na kutwę i dusigrosza, który miast podać mu kiesę złota, wręcza jedynie dużą niklową monetę. Krawiec zdrożał natychmiast i ma tylko angielskie materjały. Przyjaciele znają tylko jeden adres do pożyczek, mój właśnie, i odmawiają mi podania ręki, gdy im nie pożyczę. Wszyscy kwestarze, z całej Polski, stoją w ogonku na schodach. Komitety, zbiórki, budujące się kościoły, murzyni z Kamerunu... słowem wszyscy, bo któż, panie dobry, jeżeli nie posiadacz samolotu może i powinien...

W klubie żywot posiadacza samolotu prywatnego też nie jest słodki. Drobniutkie remonciki, nie mówiąc o poważnych, ponosi właściciel samolotu. Benzynę otrzymuje na jedną godzinę miesięcznie.

Los członków klubów, zwłaszcza kolejowych, jest znacznie lepszy, bo taki lata na maszynie klubowej. Jeżeli ją, broń Boże, rozbije, uśmiecha się pogodnie i „dosiada" drugiej. Właściciel prywatny zaś drży o każde podłamanie, bo choć podłamie ją w służbie publicznej tak, jak ja w Pułtusku naprzykład, i dostanie od poczciwej Ligi pożyczkę na remont, to potem, nie mogąc w terminie „z powodu kryzys" się uiścić, musi mieć głupią minę i nieprzyjemne samopoczucie.

Opłaty za lądowanie i start ponosi prywatny właściciel. Prawda, że nie jest to dużo dla tych, co niewiele latają, ale czy nie jest rzeczą zabawną, że świadczenia te obciążają jedynie tylko tych pionierów lotnictwa cywilnego? Poczekajcie jak będzie w Polsce maszyn prywatnych przynajmniej 25. W innych państwach napewno nie zaczęto od opłat ściąganych z prywatnych posiadaczy.

Pobieranie opłaty za start i lądowanie na horendalnem lotnisku warszawskiem urąga wszystkiemu. Tego rodzaju lotnisko szydzi z najprymitywniejszych pojęć o lotniskach, kompromituje Polskę nazewnątrz. Nie pomogą żadne propagandy, wydawnictwa, o ile tak elementarna rzecz, jak teren do lądowania, będzie pozostawiał aż tyle do życzenia.

Rulując po lotnisku warszawskiem, właścicielowi samolotu prywatnego serce się „kraje", bo czuje, jak bardzo maszyna jego cierpi. C. B. L. L., poddając rewizji stan zdrowia pilotów posiadających własne samoloty, niech weźmie pod uwagę owe cierpienia, skracające żywot lotniczy delikwentów.

— — — — — — — — — — — — — — —

W Nowym Targu było bardzo ładnie, nie mogę jednak „na wesoło" owego miłego zlotu opisać. Podczas zlotu nastąpiła kraksa samolotu A. W., B-2, która pociągnęła za sobą ciężkie uszkodzenie ciała szefa mechaników A. W., Kazimierza Piskorza i lekkie pilota, inż. Krasickiego.

Panu Piskorzowi amputowano nogę.

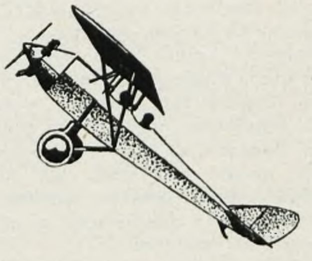
Kazimierz Piskorz, wieloletni mechanik lotniczy, który przebył wojnę w swoim zawodzie, dzięki wielkiemu doświadczeniu jest bardzo cennym pracownikiem lotniczym, ostatnio aeroklubowym.

Mam przekonanie, że Aeroklub Warszawski zwróci się do Ministerstwa o wyjednanie dla p. Piskorza odpowiedniej dekoracji.

Wypadek ostatni przypomina o warunkach, w jakich pracują mechanicy związani z lotnictwem. Są oni bardzo bliscy sprawie rozbudowy lotnictwa polskiego.

Sandomierz, 4.VIII.31.

T. Pruszkowski.



JANUSZ MEISSNER

WIRAŻ

NOWELA

Na starcie zakładów lotniczych Lamersa było kilkadziesiąt osób. Zapewne, nie był to tłum, tylko zaledwie większa grupa, ale zato grupa, na której zdaniu Skornickiemu zależało najwięcej: ci ludzie, to byli fachowcy. Jeżeli płatowiec wytrzyma ich krytykę, odniesie także łatwy triumf nad tłumem, który przyjdzie patrzeć na wspaniałą akrobację „Lamersa S-10" za dwa tygodnie, w czasie wystawy.

Jeżeli wytrzyma...

Pilot Sebera za pierwszą próbę lotu brał 15.000, pod warunkiem, że maszyna rozleci się w powietrzu. Gdyby nie zdołał do tego doprowadzić, jego honorarjum redukowało się do jednej trzeciej: nie potrzebowałby wówczas skakać ze spadochronem. „S-10" zaś zdałby egzamin.

Oglądał teraz samolot z ciekawością. Kręcił głową.

Dziwił się? Wątpił? Czy może rozważał, jak i którędy skakać po urwaniu skrzydeł?

Były zawieszone nisko nad kadłubem, wygięte ku górze, a potem wyciągnięte daleko w lewo i w prawo. Szerokie, o grubym profilu u nasady, zwężały się ku końcom, jak u drapieżnego ptaka. Od spodu kadłuba, z każdej strony, wybiegały ku nim mocne, stalowe zastrzały nośne, ujęte w kroplowy kształt przekroju blaszanych osłon.

— Nie urwą się — pomyślał Skornicki z uśmiechem. Rzeczywiście budziły zaufanie.

Zato stery ogona, kształtne i napozór delikatne, pozbawione wszelkich linek i taśm ściągających, niepodtrzymywane sztangami, jakby pozostawione jedynie samym sobie i ukrytej woli rolek prowadzących wewnątrz kadłuba, nasunęły pewne uwagi i wątpliwości.

Ale Skornicki był pewien maszyny, jak nigdy dotąd. Poprzedni jego samolot myśliwski, „S-9", z sześciusetkonnym Hispano, też był krytykowany przed pierwszym lotem. I jeszcze jak! Jeden z inżynierów oświadczył, że „to" wogóle nie poleci. Tymczasem „to" nietylko poleciało, ale zwyciężyło sześć innych prototypów i zdobyło swemu twórcy niebylejaką sławę, choć był najmłodszym konstruktorem u Lamersa.

„S-10" miał 800 koni Skody pod maską i powinien był zrobić ze 400 kilometrów na godzinę. Skornicki obliczał jego spółczynnik wytrzymałości na 16, pułap zaś na 12.000 metrów. „S-10" był wcieleniem zuchwałej brawury powietrznego myśliwca. Posiadał szalony nadmiar mocy w długim, osiemnastocylindrowym silniku ze zmiennym skokiem potężnego śmigła.

Wyglądał pięknie. Pięknie i zarazem groźnie. Wyglądał tak, jakby szukał sposobności do walki. Jakby chciał się rzucić na każdego przeciwnika z absolutną pewnością zwycięstwa.

Sebera patrzył na maszynę z nieukrywanym zachwytem.

— Ładna szelma — powiedział do Skornickiego. — No cóż!

— Niech pan leci: zobaczymy — uśmiechnął się konstruktor.

— Zarobię 15.000?

Skornicki pokręcił głową:

— Wątpię. Jest mocna.

— Zobaczymy.

Siadał za ster, z twarzą poważną i skupioną.

Połamać maszynę w powietrzu samym pędem gwałtownej, warjackiej akrobacji — bagatela! Wychodzi się na dwa, trzy tysiące i — wola boska... Na skok zawsze jest czas, jeżeli ma się głowę na karku, a nie sklep z włoszczyzną. Tylko, że nigdy nie wiadomo, czy odmaszerowujące skrzydło, albo zastrzał nie zdejmie człowiekowi czaszki, zanim się zdoła pomyśleć o skoku...

Sebera nie myślał o tem zawiele:

— Gdybym się chciał zawczasu martwić, toby mi głowa spuchła, jak reklama „Pencala" — powiedział kiedyś.

Miał opinję człowieka bez nerwów. Był przytem wspaniałym typem pilota, o rysach twarzy nieco ostrych, daleko patrzących oczach i energicznej postaci sportowca. Pasowali do siebie: on i maszyna.

Skornicki trochę mu zazdrościł wszystkiego: wzrostu — sam był niski i szczupły, — zdolności w pilotowaniu, i — co najważniejsze — tego, że Sebera pierwszy oblatywał jego maszyny.

A przecież Skornicki był równie odważny i może bardziej jeszcze niż tamten rozmiłowany w lataniu. Posiadał dyplom pilota i cały wolny czas poświęcał turystyce lotniczej. Trochę gwałtowny i niezbyt towarzyski, jeżeli chodzi o konwencjonalne stosunki z banalnymi ludźmi, którym składa się nudne wizyty i rewizyty, spotyka się ich w salonach i na rautach, i zamienia się z nimi zdawkowe uprzejmości, — wolał raczej szukać zadowolenia we własnej twórczości i przeżywać emocje sportowe.

— Latać.

— Latać tak, jak Sebera — dodawał w duchu.

Nie był w tym kierunku specjalnie uzdolniony. Brakowało mu wyczucia maszyny, dającego całkowitą pewność siebie w powietrzu. Łuki jego wirażów nie miały tej czystości, loopingi zaś i beczki — niezawodnej płynności wykonania, która cechuje asów.

Nie był pewien, czy zawsze da sobie radę z maszyną, a jednak ryzykował i zapalał się coraz więcej.

Wiedział, że popełnia szereg drobnych błędów w powietrzu; że lata inaczej, niż Sebera; inaczej niż trzeba. I nie mógł uchwycić tych różnic, ani poprawić tych drobnych błędów, które — przeczuwał to — tylko do czasu nie mają większego znaczenia.

Kiedy wypadnie błyskawicznym ruchem steru wyrwać maszynę z grożącej katastrofy, lub kiedy najmniejsze wykroczenie przeciw prawidłom lotu może spowodować śmiertelne niebezpieczeństwo, — —takie właśnie drobne braki w umiejętności pilotowania stają się głównemi czynnikami, które paraliżują przytomność umysłu pilota. Wtedy...

Skornicki nie zastanawiał się, co wtedy. I wcale nie dlatego zazdrościł Seberze; nie dbał o własne bezpieczeństwo.

Bolało go raczej to, że nie potrafił w zupełności wyzyskać wspaniałych zalet konstruowanych przez siebie samolotów.

Tworzył narzędzia dla mistrzów, ale nie był mistrzem w posługiwaniu się niemi.

Chrząknął rozrusznik i osiemnaście krótkich rur wydechowych silnika fuknęło błękitnym dymem. W tej samej chwili wszystkie myśli uciekły z mózgu konstruktora, jak spłoszone stado ptaków. Została tylko jedna, o tem, co nastąpi:

— Żeby Sebera latał, jak jeszcze nigdy dotąd. Żeby pokazał wszystko, co można.

Krótka próba serji na pełnym gazie, podczas której buntowniczy kolos wysila swych 800 MK, aby wyrwać się z trzymających go śrub łożyska na zahamowanym płatowcu. I:

— Zdjąć podstawki!

A potem — start.

Start? — Żaden stwór latający nie nazwie startem tego wybuchu nagłej szybkości: to wystrzał.

Skrzydlaty pocisk wbija się w niebo, pomiędzy dwie porcje obłocznego kre-

mu. Ucieka w górę zdumionym oczom, które nie mogą za nim nadążyć. Przestrzeń wsysa go i pochłania. Mimowoli rodzi się przypuszczenie, że nie wróci na ziemię, tak równo, szybko i pewnie pędzi wzwyż.

Na trzech tysiącach metrów S-10 wygląda, jak duży komar. I — zaczyna kręcić; zawikłany napozór, lecz dla lotników jasny i zrozumiały alfabet hieroglificznych znaków akrobacji: wygięty w górę, elastyczny jak sprężyna, immelman; renversement, jak westchnienie po nadmiernym wysiłku; beczki — raz wolne, niby cenny ruch węża, oplatającego poziomy konar drzewa, a raz szybkie, jak młyniec szabli w dłoni świetnego szermierza; zwichnięte w pół drogi przerzuty returów; olbrzymie pętle loopingów, ułożone jedna za drugą w niewidzialny łańcuch; wyjąca jak potępieniec, pionowa ósemka...

A potem — maszyna milknie, traci szybkość, waha się chwilę i — wali się kilometr w dół korkociągiem.

Gama wściekłego gwizdu: od najniższych, zapierających dech tonów, do najwyższych, kłujących w uszy, jak szpilkami.

— Wyszła.

Ale to wszystko jeszcze nic: to tylko piękna akrobacja, o liniach miękkich, związanych w płynny rytm dłonią pilota — artysty.

Oto znów grzmi osiemset koni Skody, aby odzyskać stracone tysiąc metrów wysokości. I duży komar zaczyna rzucać się, jak szczupak wyjęty z wody. Sebera chce urwać mu skrzydła.

Ciśnie na pełnym gazie w płytkim wirażu i nagle szarpie w bok, za siebie. S-10 skacze o 180 stopni w lewo, to znów w prawo, za każdym razem jęcząc z wysiłku. Coraz brutalniej pracuje sterem uparty człowiek i coraz ciaśniej zwija się mocny, posłuszny samolot. Warczy rozwścieczony silnik, drze się na strzępy chrapliwy gwizd sworzni i zastrzałów, huczy pęd rozwalanych na dwoje mas powietrza.

Jedna za drugą strzelają w górę nieprawdopodobnie ściągane świece, jak piłki wybijane przez bramkarza. Raz po raz ostre kopnięcie nogą płasko zarzuca w bok maszyną i spycha ją w ślizg, z którego wyrywa się konwulsyjnym skrętem, złamanym znów w pół łuku przez nowe szarpnięcie sterów.

Tak płynie minuta po minucie.

Walka toczy się dalej, ciągle jeszcze nierozstrzygnięta. Aż wreszcie samolot wraca do poziomu i kładzie się w pierwszy od trzech kwadransów łagodnie podciągnięty wiraż.

— Koniec?

— Nie: Sebera idzie jeszcze wyżej.

Niespokojny szmer krótkich, półgłośnych szeptów na starcie. Skornicki zaciska szczęki:

— Czyżby?

Sebera idzie na 4000 To znaczy, że chce mieć czas na skok. A więc, widocznie coś się tam musiało stać. Może obluzowały się zabezpieczające sworznie, albo okucia skrzydeł; może puściły nity; może odkształciły się stery?...

— Teraz je wykończy.

Nagle, na pełnym gazie maszyna opuszcza aż do pionu łeb w lśniącej przyłbicy. Spada. Dwie wspomagające się nawzajem siły: mechaniczna ośmiuset koni silnika i grawitacyjna — tysiąca sześciuset kilogramów ogólnej wagi samolotu, pracują nad zniszczeniem „Lamersa S-10".

Pięćset, tysiąc, tysiąc pięćset metrów. Samolot wali się w dół, pędzi, gna, szaleje. Silnik wyje, ryczy, wścieka się, łomoce, huczy, jak nieustanna armatnia salwa.

— Sebera nie zdąży wyskoczyć, kiedy mu odejdą skrzydła.

(Nie: „jeżeli", tylko: „kiedy").

Sebera, pilot bez nerwów, pikuje na pełnym gazie z szybkością siedmiuset, a może ośmiuset kilometrów na godzinę. Z czterech do dwóch tysięcy metrów.

S-10 trzyma się jeszcze.

Trzyma się, kiedy pilot zaczyna go wyprowadzać po stromym jak skocznia narciarska łuku.

Trzyma się, ryjąc brzuchem w zgęstniałem pod skrzydłami powietrzu. (To bodaj najcięższa chwila, dla nośnych płaszczyzn maszyny).

Trzyma się w wyciągniętej z pięciuset metrów świecy.

S-10 się trzyma!!

Zamiera silnik i maszyna idzie w ślizg. Na lewo i łagodnie, po mistrzowsku— na prawo. Odchodzi, skręca się w skoblu, ląduje.

S-10 ląduje, jakby nigdy nic, z niezmienioną stabilizacją, z nienaruszonemi nitami i bez luzu w sterach.

— Piętnaście tysięcy poszło! — mówi Sebera wesoło, choć z odcieniem lekkiego żalu. — A omal mnie nie zamroczyło.

Kiedy Skornicki powiedział, że chce latać na S-10, w dyrekcji powstała konsternacja. Właśnie na kilka tygodni przed wypuszczeniem tej maszyny, omal nie skręcił karku, lądując przymusowo koło Zakopanego, podczas jednej ze swych sportowych wycieczek.

— Byłoby lepiej, gdyby pan wogóle porzucił latanie — zauważył naczelny dyrektor. — Najlepszemu pilotowi może się przytrafić wypadek, a pan jest dla nas zbyt cennym konstruktorem, abyśmy lekkomyślnie chcieli się narażać... i t. d.

Ale Skornicki krótko i węzłowato oświadczył, że będzie latać nadal, a jeżeli dyrekcja ma coś przeciw temu, to on się wynosi do kogo innego; nawet zagranicę:

— Tam przynajmniej każdy konstruktor fabryczny ma własny samolot sportowy.

— Zhardział — pomyślał dyrektor i, aby zatrzeć niemiłe wrażenie, wspomniał o podwyżce pensji i gratyfikacji.— No, a już jeżeli pan chce koniecznie...

Skornicki chciał koniecznie, więc poleciał tego samego dnia.

Po godzinie wylądował, rozczarowany do siebie samego i do maszyny. Sądząc ze słów Sebery i z tego, co sam widział na własne oczy, spodziewał się, że S-10 będzie mu odpowiadać w zupełności. Oczekiwał pełni zadowolenia pilota, panującego doskonale nad maszyną. Wiedział przecież, co tworzy i wyobrażał sobie wówczas, jak długie kolumny cyfr, równania znaków algebraicznych i trygonometrycznych, logarytmy, różniczki i całki, wzory aerodynamiczne i wykresy, niewzruszone i pewne, wcielą się w pewność wirażów, ślizgów i zwrotów maszyny pod jego ręką w powietrzu. Myślał, że latać na S-10 będzie równie doskonale, jak doskonale ją skonstruował.

Tymczasem raz jeszcze przekonał się, że pracował raczej dla innych: nie tylko taki as jak Sebera, ale pierwszy lepszy pilot z myśliwskiej eskadry przewyższał go pod każdym względem w sztuce latania, zarówno na innych maszynach, jak i na S-10.

Zapewne, lot na myśliwskim samolocie o szybkości 400 kilometrów na godzinę sprawił mu przyjemność. Emocje odważnie i nisko wykonywanej akrobacji pociągały go nadal, pozostawiając miłe wrażenie pędu i mocy maszyny. Ale tajemnica miękkości i piękności skrętów, tajemnica zupełnej pewności wyczucia prawidłowych ewolucji — pozostała nieodsłonięta.

— Nie można się tego nauczyć. Ja przynajmniej nie podejmuję się tego nauczyć ani pana, ani wogóle kogokolwiek. z tem się trzeba urodzić — powiedział kiedyś Skornickiemu jego instruktor w szkole pilotażu.

Wtedy Skornicki uśmiechnął się lekceważąco i z niedowierzaniem. Był pe-

wien, że jest to tylko sprawa zdolności pedagogicznych instruktora. Ale dziś, po kilku latach, zaczynał przekonywać się, że jednak jest coś, czego nie rozumie; czego nie może pojąć; nie może... ależ właśnie tak: nie może *wyczuć* w locie

Tak było i na S-10.

Latał z najlepszymi pilotami na samolotach dwusterowych i starał się podpatrzeć istotę owego nieuchwytnego czucia, bez którego się urodził. Mówił sobie, że niema takiej sztuki, której nie możnaby się wkońcu nauczyć. Ale, mimo wszystkie wysiłki, musiał przyznać przed samym sobą, że skręty w powietrzu, robione — zdawałoby się — tak samo przez niego i potem przez innego pilota, różnią się jednak od siebie, choć zasadnicze ruchy sterów są takie same.

Wiraże Sebery naprzykład: gładkie, równe, jak wypolerowane pierścienie. Samolot wchodzi w nie sam; kładzie się chętnie, płynie, jak prowadzony na lince; podnosi się bez wysiłku. Widać, że tak właśnie, ***dokładnie tak*** chce pilot.

— Pan sugestjonuje maszyny — powiedział mu kiedyś. — Słuchają pana ślepo i nie próbują się wyłamać.

— Nie — odrzekł Sebera — uprzedzam tylko ich kaprysy i paraliżuję je wcześniej.

— Jakimże sposobem może pan przewidzieć, co nastąpi za chwilę i uprzedzić to?

— Czuję.

— Hm.

Skornicki doszedł do wniosku, że nie potrafi nigdy dostosować swojej ręki do maszyny.

Wtedy powiedział sobie, że musi dostosować maszynę do siebie. Żeby była zupełnie posłuszna. Żeby mógł na niej latać doskonale i pięknie, jak sam zechce. ***Żeby ją czuł.***

Uparł się.

Jego ambicja pilota z wielką pasją do hazardownego latania, i to latania niebyle jak, została podrażniona. Musiał ją zaspokoić

Jako konstruktor przebył szczęśliwie najcięższy okres nieufności i obojętności ludzi, którzy decydowali o dopuszczeniu młodego inżyniera do wykonania wielkiego i odpowiedzialnego dzieła — realizacji nowej maszyny. Dziś już nikt nie wątpił w jego talent i wiedzę. „Lamers S-9" za jednym zamachem zdobył mu międzynarodową sławę. O „S-10" ukazały się w prasie fachowej niemal fantastyczne pogłoski, budzące najwyższe zainteresowanie dla bliskiej wystawy lotniczej, w czasie której samolot miał być demonstrowany.

Skornicki wiedział o tem i cieszył się z tego. Ale już porwała go nowa idea. Pozostawił innym troskę o urządzenie pawilonu Lamersa i o wystawienie swoich konstrukcyj. Sam, nikomu nic nie mówiąc, zabrał się do roboty.

Siedział nocami i kreślił. Rysował profile skrzydeł i sterów, coraz śmielsze, coraz oryginalniejsze. Wyliczał, robił modele redukcyjne, posyłał je do przedmuchania i znów rysował. Przestał nawet latać.

Kiedy nadszedł termin otwarcia wystawy, Skornicki poświęcił jej tylko jeden dzień. Wymknął się reporterom, odpokutował obowiązkowy bankiet w ratuszu i wrócił do pracowni. Na pokazy „S-10" nie poszedł wcale.

Dopiero po trzech tygodniach zgłosił się w dyrekcji i zażądał rozmowy z samym Lamersem.

Konferencja trwała przeszło godzinę. Wynikiem jej było zezwolenie na budowę w warsztatach fabryki prototypu samolotu sportowego dla inżyniera Skornickiego. Jednocześnie konstruktor zrzekł się gratyfikacji i podwyżki pensji za wykonanie S-10.

120-konny „SKOR-I" miał śmigłe linje jaskółki i lekkość ważki. Miękkie kontury jego kadłuba zdawały się ociekać prądem opływu. Wyślizgiwał się oczom, jak węgorz dłoniom, jakby sama jego budowa pozwalała mu wzlecieć w powietrze, bez udziału silnika. Wyglądał, jak wielki żywy owad, albo płaz barwny, czy też skrzydlaty gad, który na chwilę tylko przysiadł na ziemi, ale już zamierza odlecieć, i właśnie rozwinął skrzydła.

Patrząc na niego, miało się wrażenie czegoś niesłychanie zwinnego i gibkiego. Przeczuwało się, że ten samolot musi latać pewnie i z łatwością. Że posiada niezwykłą precyzję i niezawodność zwrotów pod naciskiem kształtnych, grzebieniasto zakończonych sterów.

Powietrze powinnoby go nieść pieściwie i lekko, jak równa toń wielkiego jeziora — rasową łódź żaglową, w czasie łagodnego powiewu. Ale mógł także oprzeć się burzom i wichrom: mocny był i miał stanowczą, podaną w przód sylwetkę, jakby chciał się wbić w samą pierś walącego nań huraganu.

Jego skrzydła musiały leżeć doskonale w każdym skręcie, wyciągniętym pod obłoki wprost z ziemi. Wolnonośne, rozwarte szeroko, nieco wygięte ku tyłowi, zdawały się wzywać przestrzeń do uścisku.

Był wdzięczny, zgrabny, lśniący nowym lakierem na srebrzystym płacie i na czarno-czerwonym kadłubie.

Stał pod hangarem montażu i czekał na wynik pertraktacji między swym twórcą a dyrektorami fabryki, w której powstał.

Skornicki sam chciał dokonać na nim pierwszego próbnego lotu. Dyrekcja była temu przeciwna.

Nie dał się jednak przekonać: robił maszynę dla siebie i sam tylko będzie ją oblatywał. Wymarzył ją sobie, obliczył każdy wiraż, każdy metr szybkości i każdy ruch steru. Znał na pamięć kąty wznoszenia się przy różnych szybkościach, i skalę pochylenia lotek w każdej figurze akrobacji. Umiał tę maszynę na wyrywki, tam i z powrotem. Przeskalował sobie jej lot na ruchy knypla, sprawdził dziesięć razy wykresy wszystkich możliwych momentów, natężeń i drgań.

Zbudował ją dla siebie: dla swoich startów, dla swoich skobli i skrętów, dla swoich akrobacji i lądowań. Dostosował ją do swojej ręki.

Nikt inny nie miał prawa przed nim siąść za sterem, by sprawdzić w praktyce to, co sobie wymarzył i wyliczył.

Dyrekcja musiała się zgodzić na wszystko.

Serce mu biło szybko. To nie było wzruszenie twórcy, poddającego swoje dzieło ocenie innych, ale raczej wzruszenie pilota przed próbą własnych zdolności na czułym i precyzyjnym jak seismograf instrumencie: Skornicki pewniejszy był maszyny, niż siebie.

Zastrzyk z patentowanej szprycy Lamersa. Czerwony guzik starteru. Skok małego śmigła, z mahoniu i jesionu, sklejanego w dwubarwne warstwy. Wczesny zapłon, dla ulżenia pracy 120-konnemu silnikowi, ukrytemu pod lśniącą maską. Pełen gaz.

Równiutkim, wesołym rytmem pracuje rząd sześciu niewielkich cylindrów. Strzałki wszystkich zegarów, liczników i manometrów biegną czujnie na swoje miejsca i stają na straży, aby tak wytrwać aż do zatrzymania śmigła.

Skornicki nasuwa okulary.

Sakramentalne: — Zdjąć podstawki!

Wolno wykręca pod wiatr, na miasto. Biała chorągiewka skłania się zachęcająco:

— Start!

Znów pełen gaz i kilka sekund niepewności, kiedy maszyna rusza z miejsca, unosząc ogon. Pomimo wszystko, każdy konstruktor ma chwilę emocji: czy jego samolot oderwie się od ziemi? Czy będzie latać?

„SKOR-1" opuszcza murawę lotniska bez żalu i bez wysiłku. Pnie się w górę stromo, jak na swoje 120 koni w silniku. Nie tak stromo, rzecz prosta, jak S-10, ale wszak nie na to jest budowany, aby zadziwiać nadmiarem mocy.

Start ma krótki, łagodny, pewny. Wchodzi między dwie rzeki dymu z kominów dwóch fabryk. Unosi się ponad nie i na dwustu metrach kładzie się w głęboki wiraż. Kładzie się niemal sam: trzeba zaledwie pomyśleć o skręcie. aby go wykonał.

Pod nim, na dnie oceanu powietrza, wykręca się powoli kierat prostych ulic, wyciętych w masie czarnych dachów miasta. Ich szare, twarde, prostopadłe boki chowają się pod skrzydło płatowca, odsłaniając z przeciwnej strony równe rzędy okien w ostrym skrócie perspektywy.

Ludzie, którzy mają tylko głowy i stopy; auta, które mają tylko dachy i błotniki; tramwaje, na których leży błyszczący miedziany drut, wszystko to snuje się wolno tam w dole.

Skornicki pochyla się razem z maszyną i patrzy wzdłuż skrzydła, na lekko odgiętą lotkę.

Samolot płynie w wirażu. Doskonale można odczuć siłę odśrodkową jego skrętu. I pilot czuje, że ta siła trzyma go mocno w siedzeniu, że wciska kadłub maszyny w sam środek toru krzywizny, zakreślonej końcami skrzydeł, tak, jak jej każą lotki swem wichrowatem wygięciem.

Wiraż trwa. Tak chce pilot. Może go zacieśnić, lub rozluźnić; może wyciągnąć go wzwyż, lub zepchnąć na dół. *Czuje go.*

Patrzy teraz na maskę silnika, przekreślającą niebo tuż nad horyzontem. I oto wie, że za sekundę maska spróbuje zejść niżej. Wystarczy jednak lekkie naciśnięcie nożnego steru, aby temu zapobiec.

Drobne obłoczki suną kolejno pod szeroko rozłożony wachlarz śmigła. Słońce przenosi cień z jednej strony kadłuba na drugą, wpędza go aż na sam skraj gondoli, spycha go w przepaść i zasiada triumfalnie na jego miejscu, rozpalając srebrnym blaskiem osłony silnika. Ale chytry cień przebiega pod spodem, czepia się podwozia i wypełza na przeciwną burtę, biorąc ją w posiadanie na czas trwania 180-stopniowego łuku wirażu.

Skornickiego ogarnia coraz cieplejsza fala radości: wiraż trwa. Wiraż odczuty, jak jeszcze nigdy, piękny i swobodny, całą piersią samolotu żłobiony w przestrzeni.

— Może już dosyć?

Ale właśnie w tej chwili maska silnika znów chce zejść pod poziom horyzontu. Więc jeszcze 180 stopni i jeszcze jedno zwycięstwo czucia. Samolot posłusznie trzyma się dalej w skręcie.

Tylko, że ster nożny jest już oddany niemal do końca. A ziemia — —

— Oh, ziemia!...

Urasta nagle pod skrzydłem, pędzi wprost ku niemu, gna skośnie, coraz plastyczniejsza i bliższa. Czarne płaszczyzny dachów załamują się na krawędziach i pochyło spływają w dół. Rozszerza się ciasny korytarz ulicy. Wyskakują twarde, prostokątne szczęki balkonów. Strzelają w górę wysokie, okopcone pnie kominów. Otwierają się szerokie czeluście kamienicznych podwórzy.

Już! Blisko!

Skornicki instynktownie ściąga ster na siebie:

— W górę, jak najprędzej w górę.

Jakaś wieża kościelna, jakiś gładki zrąb szczytowej ściany, zerwana pajęczyna telefonicznych drutów i, olbrzymi zda się, tuż przed zmartwiałym z przerażenia wzrokiem — ostry kant chodnika.

Trzask!!!

W raporcie urzędowym napisano:

„Ślizg na skrzydło, spowodowany przeciągnięciem maszyny na wirażu".

OBSŁUGA SILNIKÓW GIPSY

Stosując się do życzenia Redakcji, podaję kilka wskazówek, jak obsługiwać silniki Gipsy, ażeby z nich wycisnąć jak największą ilość godzin regularnej i niezawodnej pracy ku przyjemności lotnika i korzyści jego kieszeni.

Nasamprzód przytoczę oficjalne przepisy obsługi tych silników, podane przez konstruktorów:

1. **Codziennie** (przy Gipsy I tylko) sprawdzić odstępy i smarować dźwignie zaworów.
2. **Po 25 godz. lotu** przy G. II i III. sprawdzić odstępy zaworów.
   Czyścić świece.
   Czyścić filtr od oliwy.
   Sprawdzić odstępy kontaktów w magnetach.
3. **Po 50 godz. lotu:**
   Spuścić starą, napełnić karter świeżą oliwą.
   Wyczyścić komorę i dysze karburatora.
   Sprawdzić, czy nakrętki piasty śmigi są mocno dokręcone i czy piasta nie ma luzu na wale.
4. **Po 150 godz. lotu** zdjęcie głowic, czyszczenie głowic i tłoków z węgla.
   Docieranie zaworów.
   Obmycie silnika zewnątrz naftą.
5. **Po 300 godz. lotu:**
   Rozebranie silnika i generalny remont.
6. Nie należy rozbierać świec bez klucza rurkowego, ponieważ rozkręcanie ich zwykłym kluczem musi uszkodzić delikatną mosiężną nakrętkę.

Do tego programu muszę jednak dorzucić kilka uwag na podstawie mojego blisko 3-letniego doświadczenia z silnikiem Gipsy.

Ad 1. Przekonałem się, że w G.-I najzupełniej wystarcza badać i ewentl. regulować odstępy zaworów co 12 godz. lotu.

Ad 2. Co do świec, to przekonałem się, że najlepiej nie ruszać ich wogóle, a badać tylko przy okazji perjodycznego zdejmowania głowic.

Ad 3. Nie polecam wyjmować dysz, ponieważ zachodzi obawa, że zostaną niedostatecznie dokręcone, obluzują się i mogą spowodować wówczas bardzo nagłe przymusowe lądowanie.

Dysze nie zanieczyszczają się nigdy, gdy samolot posiada dobry filtr do benzyny.

Ewentualnie można pompą od powietrza przedmuchać dysze, nie wyjmując ich wcale z karburatora.

Ad 4. Uważam, że okres między docieraniem zaworów podaje firma D-H zadługi. Przekonałem się, że po ca. 100—120 godz. powino się regularnie dać tę jedyną większą przysługę, której właściwie

ten silnik wymaga, i na którą po tak długim okresie najzupełniej zasługuje.

Pamiętajmy, że po 120 godz. lotu inne, dobre nawet silniki idą do generalnego remontu, a „mniej dobre" nawet tego okresu nie są w możności wytrzymać bez uszkodzeń i z jaką taką regularnością.

Zaznaczam tu jednak, że docieranie zaworów musi być bardzo fachowo i starannie wykonane.

Koniecznem jest równocześnie zdjęcie cylindrów i oczyszczenie ich brzegów od nasadu węgla.

Pozatem trzeba zdjąć tłoki, pozdejmować pierścienie tłokowe i wszystko dokładnie oczyścić z węgla.

Bolce tłokowe są „pływające", t. zn., że obracają się zarówno w tłoku jak i w korbowodzie. Wysunięciu się ich zapobiegają małe pierścionki z drutu stalowego, nasunięte na końce bolców, które są zaopatrzone w drobne rowki. Po zdjęciu pierścionka z jednego końca, próbujemy ostrożnie wysunąć bolec w przeciwnym kierunku, co przeważnie nam się nie uda, ponieważ w zimnym tłoku i korbowodzie bolec będzie jeszcze zaciasno siedział, nawet po kilkuset godzinach pracy. Wtenczas trzeba, przy zachowaniu wszelkiej ostrożności, lampą od lutowania nagrzać tłok i koniec górny korbowodu. Następuje nagłe rozszerzenie aluminjowego tłoka i duraluminjowego korbowodu i bolec wyślizguje się zupełnie łatwo. Przy montowaniu tłoka trzeba tak samo postąpić.

Pierścienie z tłoka usuwa się z pomocą 3 cienkich pasków ze sztywnej blachy, co daje się łatwo uskutecznić.

Mozolne jest czyszczenie tłoków. Trzeba je skrobać ręcznie drobnemi skrobaczkami z bronzu, ponieważ żelazne lub stalowe łatwo mogą uszkodzić miękki metal. Zwłaszcza dno i brzegi rowków tłokowych należy uwolnić od twardego nalotu węgla.

Należy — o ile są węglem zatkane — przewiercić na nowo otwory do drenowania oliwy z dolnego rowka.

Pierścienie, które są z żeliwa, skrobią się bardzo łatwo. Należy jednak uważać, żeby ich nie złamać i żeby je poumieszczać w tych samych rowkach, z których były wyjęte. Dlatego należy je starannie markować kartkami, znacząc równocześnie górną stronę każdego pierścienia.

Właściwe czyszczenie świec jest zbędne, ponieważ nawet po kilkuset godzinach lotu są czyste. Co 120 godz. jednak będą odstępy elektrod przeważnie zaduże, dlatego trzeba je rozkręcić i dając $^1/_4$ lub $^1/_2$ obrotu wewnętrznej elektrodzie, zmniejszyć odstępy.

O obsłudze magnet pisać nie będę, ponieważ ją każdy lotnik znać powinien.

Co do punktu 6-go, mam poważne zastrzeżenia.

Silnik mój, chociaż pochodzi z pierwszej serji silników tego typu, która była gorsza od późniejszych, pracuje u mnie już bez remontu i bez wybudowywania z płatowca od I.X. 1929, t. j. blisko 3 lata i do dnia 6.VII. 1931 zrobił 424 godz. według dokładnie prowadzonych zapisków.

Od ostatniego docierania zaworów minęło już 60 godz., mimo to pracuje pierwszorzędnie, dając te same obroty na ziemi i w powietrzu co wtedy, gdy opuścił fabrykę.

Nie mam najmniejszych powodów myśleć dziś lub w bliskiej przyszłości o generalnym remoncie.

Nigdzie niema najmniejszych luzów, a bolec tłokowe trzeba było — jak wyżej podałem — po 360 godz. na gorąco wydobywać. Nie okazywały najmniejszego zużycia.

Po 600 godz. mam zamiar, w myśl zasady „strzeżonego Pan Bóg strzeże", silnik oddać do fabryki do generalnego remontu, chociaż jestem pewien, że jego stan techniczny nie będzie nawet wtenczas jeszcze nieodzownie tego wymagał.

W ciągu całego okresu 424 godz. pracy tego silnika, zostały wymienione następujące części:

Po 150 godz. nowe głowice z gniazdami zaworowemi z innego stopu, dającego większą odporność na młotkowanie zaworów. Wymianę zaproponowała i części dostarczyła fabryka na swój koszt.

Wymiana buksów od dźwigni zaworowych, które miały pewne luzy, na żądanie Veritas'u po 400 godz. pracy. Koszt — kilkanaście złotych.

Reparacja 1 magneta (krótkie spięcie). Koszt 65,— zł.

Innych wydatków nie było.

Przymusowego lądowania ani razu nie miałem.

Słowo o smarowaniu:

Przez pierwsze 300 godz. silnik mój zużywał 1 litr na ca. 4 godz. lotu. Później, po staranniejszem oczyszczeniu tłoków i pierścieni, zwłaszcza dolnych, zgarniających oliwę, zużycie spadło do 1 litra na 7—8 godz. lotu.

Wymieniam oliwę raz na 25 godz. lotu.

Według staropolskiego przysłowia: Kto smaruje, ten jedzie, względnie: Kto smaruje — ten leci, używam wyłącznie najlepszej oliwy, co przy znikomem zużyciu na budżecie nie ciąży, pomimo, że jest droższa.

Nie chcę ubliżyć żadnej fabryce oliw, przyznaję, że jest dużo dobrych oliw, jestem nawet pewny, że prawie wszystkie są dziś dobre. Mimo to jednak jestem przekonany, że najlepsza oliwa do podobnych silników jest Castrol, latem XXL, zimą ½ XXL, ½ CW, co potwierdzają dobre rezultaty, które osiągnąłem w mej kilkoletniej praktyce.

Ostrzeżenie:

Nie należy używać dodatkowego powietrza, w które silniki Gipsy, względnie karburatory Zenith, są zaopatrzone — poniżej 3.500 m, t. zn. w praktyce prawie nigdy.

Regulacja ta nie działa tak czule, jak sobie to wyobrażamy, dając małe ruchy manetce i prawie zawsze nastąpi uszkodzenie zaworu, z powodu zbyt ubogiej mieszanki.

Najlepiej byłoby na maszynach szkolnych i klubowych usunąć rączkę od dodatkowego powietrza zupełnie.

Chcąc oszczędzać benzynę, lepiej latem wstawić mniejszą główną dyszę: nr. 430 zamiast 440.

Nie zapominajmy jednak późną jesienią znowu wrócić do dyszy 440.

Filtr od benzyny należy zimą często czyścić z powodu kondensacji.

B. Sk.

NAUKA PILOTAŻU

IV. LOT PO PROSTEJ.

Nauka utrzymania kierunku.

„Obrać w terenie przed sobą dwa punkty, położone na linji lotu, i stale utrzymywać maszynę tak, aby pokrywały się one na „prostej" — oto, co się mniej więcej mówi zwykle uczniowi, przy nauce utrzymania kierunku w locie.

(Obrać sobie dwa punkty w terenie... Uważać, aby się pokrywały... I latać tak, aż do skutku... Brrr! — wolałbym jeździć koleją).

Uczeń przy takim systemie szkolenia albo pikuje, zbliżając się do nieszczęsnych „punktów w terenie", albo leci po takiej linji prostej, na której nawet żmija złamałaby kręgosłup, a zawsze gapi się przed siebie, jak sroka w kość i nie widzi, co się dokoła niego dzieje. Nie rozwodzę się już szczegółowo nad tem, jak mu wisi wtedy maszyna, jak trawersuje, zapomina o silniku, utrzymaniu wysokości i t. p.

Aby choć w części uniknąć tych trudności, pierwsza instrukcja powinna brzmieć poprostu: „Starać się lecieć prosto, nie zbaczając na prawo i na lewo". Naturalnie trzeba uczniowi pokazać i powiedzieć, jak to osiągnąć. Trzeba również pokazać i powiedzieć, jak tego robić nie należy.

Trzeba w ten sposób robić uwagi i poprawiać, aby eliminować błędy ucznia kolejno, a nie wszystkie razem. Przytem przed rozpoczęciem nauki utrzymania kierunku, uczeń powinien opanować maszynę o tyle, żeby mógł ją utrzymać w równowadze poprzecznej i podłużnej (poziomy lot bez zwisu).

Jak już wyżej zaznaczyłem, nie można przyzwyczajać się do niewolniczego patrzenia przed siebie na jakiś punkt, czy też dwa punkty w terenie. Zupełnie wystarczy spojrzeć od czasu do czasu, jak zachowuje się maska samolotu: jeżeli przesuwa się w lewo, znaczy to, że maszyna zbacza w lewo, i naodwrót.

Istnieje kilka wewnętrznych, to jest powstających z winy pilota, przyczyn zbaczania samolotu z obranego kierunku, oraz dwie przyczyny zewnętrzne, to jest wiatr i zła stabilizacja płatowca.

Rozpatrzmy je kolejno.

1) Niepotrzebne wychylenie steru bocznego powoduje płaski skręt maszyny w kierunku, w którym naciskany jest orczyk.

Sposób poprawienia błędu: sprostować ster boczny.

2) Niepotrzebne wychylenie lotek (zwis maszyny) powoduje skręt i ślizg w kierunku zwisu.

Sposób poprawienia błędu: sprostować lotki.

3) Zbaczanie z prostego kierunku lotu bezpośrednio po wykonaniu wirażu najczęściej spowodowane jest albo *niedostatecznem wyprowadzeniem maszyny ze skrętu, albo też nadmiernem (zbyt długo trwającem) kontrowaniem steru.*

Sposób poprawienia błędu: a) doraźny — zneutralizować stery; b) ogólny — dokładnie i tylko do poziomu wyprowadzać maszynę ze skrętu.

4) Nieumyślnie powodowany trawers spycha maszynę z obranego kierunku po linji skośnej do kierunku lotu.

Sposób poprawienia błędu — jak przy każdym trawersie.

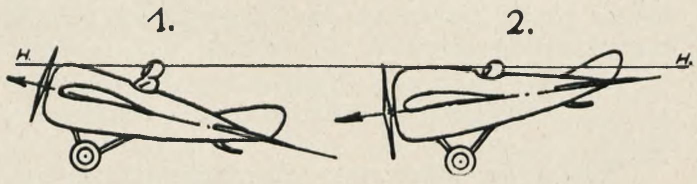
Cztery powyżej wymienione błędy powstają b. często wskutek przyzwyczajenia pilota (ucznia) do patrzenia wyłącznie na lewo, albo wyłącznie na prawo od maski silnika. To też trzeba zwrócić specjalną uwagę na to, gdzie uczeń patrzy, lecąc. Chodzi o to, aby pilot czuł się w samolocie zupełnie swobodnie; aby obserwacja ziemi i przestrzeni ze wszystkich stron nie powodowała zwisu, trawersu, przeciągania i pikowania maszyny.

Zasadniczo, wtedy, gdy niema potrzeby zajmować czemś specjalnie uwagi, powinno się patrzeć przed siebie, na horyzont.

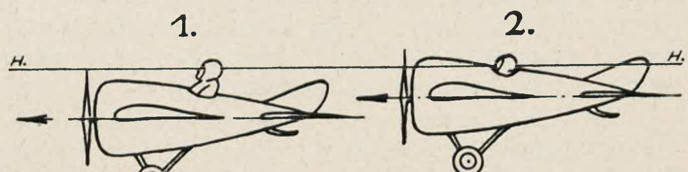
Przy sposobności chciałbym wyjaśnić, co uważam za horyzont.

Nie jest to — według mnie — linja „dzieląca niebo od ziemi", do czego przyzwyczailiśmy się w mowie potocznej. Horyzont, jako pojęcie lotnicze, jest płaszczyzną poziomą, przeprowadzoną przez oczy pilota.

Przez utrzymywanie maski silnika na horyzoncie nie należy dosłownie rozumieć, że ma się ona znajdować dokładnie na płaszczyźnie poziomej, przechodzącej przez oczy pilota, ani też na linji granicznej nieboskłonu z ziemią. Dla pilota niskiego wzrostu położenie maski wypadnie zawsze wyżej, niż dla pilota á la płk. Rayski. Gdyby obaj uparli się prowadzić maskę silnika dokładnie po horyzoncie (albo po granicznej linji nieba z ziemią), — pierwszy nieustannie musiałby pikować, drugi zaś — przeciągać maszynę (patrz rysunek).



Nieprawidłowe prowadzenie maszyny: maska dokładnie na horyzoncie.
(u pilota wysokiego wzrostu) (u pilota niskiego wzrostu).



Prawidłowe prowadzenie maszyny: maska pod lub nad horyzontem.
(u pilota wysokiego wzrostu) (u pilota niskiego wzrostu).

Wracając do właściwego tematu, wymienię jeden jeszcze z najczęściej popełnianych błędów przy nauce utrzymania kierunku w locie po prostej:

5) Reagując na rzucanie w czasie lotu wyłącznie lotkami, powoduje się ciągłe zboczenia maszyny z obranego kierunku: przy wychyleniu lewem samolotu — w lewo; przy prawem — w prawo. Naodwrót: *jeżeli pilot na rzucanie reaguje tylko sterem bocznym,* przy wychyleniu maszyny w lewo powoduje zboczenie w prawo, a przy rzucie prawym — w lewo.

Aby się tego ustrzec, trzeba koniecznie reagować na rzucanie i lotkami i sterem bocznym jednocześnie.

Może się zdarzyć, że nawet *przy zachowaniu tej współpracy sterów samolot zbacza:* a) — przy lewym rzucie w lewo i b) — przy prawym rzucie w prawo, oraz c) — przy lewym rzucie w prawo i d) — przy prawym rzucie w lewo. Wówczas błąd polega w wypadkach a) i b) na zbyt słabem reagowaniu sterem bocznym; w wypadku zaś c) i d) na zbyt słabem reagowaniu lotkami.

Przyczyną pięciu powyższych wypadków zboczeń samolotu z linji prostej są błędy pilota.

Z kolei przechodzę do przyczyn zewnętrznych, to jest od pilota niezależnych, które może on jednak wyeliminować przy pomocy sterów.

1) Wiatr boczny spycha maszynę z prostej linji lotu w kierunku, w którym wieje.

Aby temu zapobiec, trzeba wprowadzić ją w lekki trawers (w stosunku do otaczającego powietrza, nie zaś do ziemi), w kierunku przeciwnym. A więc: przy wietrze z lewej strony, pochylić maszynę lotkami w lewo i lekko dać prawą nogę; przy wietrze z prawej strony — odwrotnie.

Reagowanie na lewy wiatr skrętem steru bocznego w lewo (lub na prawy wiatr w prawo) częściowo mija się z celem: maszyna będzie posuwać się skośnie do swej osi podłużnej (w stosunku do ziemi — trawersować).

Uwaga. Reagując na wiatr boczny w sposób podany przezemnie (trawersem w stosunku do powietrza), nie potrzeba w czasie przelotu z bocznym wiatrem uwzględniać poprawki na derywację.

2) Ciąg śmigła nie zawsze można zniwelować przez odpowiednią stabilizację i nastawienie statecznika pionowego w maszynie.

Na takie niedające się ususnąć skręcanie maszyny w bok, wystarczy reagować tylko nogą (przeciwną kierunkowi skrętu).

Lot ślizgowy (bez gazu).

Podczas pikowania z zamkniętym gazem, lub z silnikiem wyłączonym zupełnie, przy schodzeniu z wysokości po linji prostej i wogóle w każdym locie po prostej bez gazu, samolot słabiej reaguje na ruchy sterów. W takim locie utrzymanie kierunku zależy głównie od steru bocznego.

Trzeba przytem pamiętać, że samolot, lecący bez gazu, nie skręca naskutek ciągu śmigła, który wtedy redukuje się niemal do zera. Jeżeli jednak kąt ustawienia statecznika pionowego, mający niwelować ciąg śmigła, na danej maszynie jest duży, to samolot na zamkniętym gazie będzie skręcać w stronę przeciwną temu ciągowi (zgodnie z wychyleniem statecznika), na co również trzeba reagować sterem bocznym.

Pozatem w locie ślizgowym mogą zajść wypadki i błędy podobne do zachodzących w locie z gazem: podobnie też należy na nie reagować i usuwać je.

Lot na pełnym gazie (nabieranie wysokości).

Równie złem przyzwyczajeniem jak „duszenie" maszyny w wirażu, jest poziome, lub nawet z pochyleniem w dół utrzymywanie samolotu na pełnym gazie w linji prostej. Takie położenie płatowca usprawiedliwione być może jedynie w dwóch wypadkach: kiedy chodzi specjalnie o rozwinięcie maksymalnej szybkości poziomej, lub przed niektóremi figurami akrobacji.

Wielu instruktorów utrzymuje, że poziome lub tylko bardzo lekko podciągnięte położenie maszyny w powietrzu (również na pełnych obrotach silnika), zapewnia większe bezpieczeństwo uczniom i młodym pilotom. Niewątpliwie. Tylko, jeżeli aż tak boją się o swoich uczniów, że przypuszczają możliwość przeciągnięcia przez nich maszyny w prostym locie, to poco, u licha, szkolą takich patałachów?

Nie można żądać od ucznia, aby wyciągał maszynę na wysokość w czasie krótszym (lub pod kątem większym), niż to przewidują praktyczne dane i wyniki prób w fabryce. Zgoda. Trzeba mu zapewnić maksimum bezpieczeństwa. Racja. Ale nie kosztem jego wyszkolenia, bo zemści się to na nim samym, na silnikach i na płatowcach, które będą miały nieszczęście wpaść w ręce takiego „dusiciela".

Lot na pełnym gazie, z wyjątkiem dwu wyżej przytoczonych wypadków, ma na celu szybkie wznoszenie się samolotu. Stosuje się taki lot: a) — po starcie, b) — dla przelotu nad przeszkodami terenowemi (góry), c) — przed walką powietrzną, jeżeli chodzi o wyzyskanie przewagi wysokości nad przeciwnikiem, który nie zauważył jeszcze naszej maszyny, będącej niżej od niego, d) — w czasie przejścia przez chmury, e) — przy próbach wzbijalności samolotu i dla osiągnięcia rekordów wysokości, f) — we wszystkich wypadkach, kiedy zachodzi potrzeba szybkiego uzyskania dużej wysokości.

Bardzo trudno okrelić najlepszy praktycznie kąt, pod jakim powinno się trzymać maszynę na pełnym gazie w locie po prostej. Trudność polega na tem, że dla każdego samolotu (nawet jednego i tego samego typu) najkorzystniejszy kąt wznoszenia się jest inny.

Dobry pilot nie tylko wyczuje to najwłaściwsze położenie samolotu, ale również pozna je przy pomocy obserwacji wzrokowej: ziemia, nawet na znacznych wysokościach, inaczej przesuwa się przed wzrokiem pilota wówczas, gdy maszyna wznosi się doskonale, inaczej zaś, gdy „idzie brzuchem", czyli jest przeciągana, inaczej wreszcie, kiedy jest zamało ciągnięta.

Jednak określić tę sprawę instrukją ustną jest niesłychanie trudno. Dlatego też trzeba przerobić z uczniem praktycznie na kilku maszynach loty na wysokość i pokazać mu zarówno najkorzystniejsze położenie poszczególnych maszyn przy nabieraniu wysokości, jak i przeciąganie ich, wskazując jego objawy w drżeniu lotek, przepadaniu samolotu, ciągu brzuchem i t. p.

Mniej zdolnych trzeba uczyć nabierania wysokości, posiłkując się szybkościomierzem.

Wszystkich zaznajomić z użyciem szybkościomierza w lotach przez chmury, w nocy i we mgle.

Przy lotach na bardzo dużych wysokościach posiłkowanie się szybkościomierzem jest konieczne niemal zawsze, przyczem szybkość wskazywana przez ten przyrząd powinna w przybliżeniu być mniejsza o 50 kilometrów na godzinę od szybkości maszyny w locie poziomym na danej wysokości, na zredukowanym gazie. Naprzykład: jeżeli na wysokości 1.000—2.000 metrów szybkość w poziomym locie na zredukowanym gazie wynosi dla danego samolotu 140 km/godz., to można tak ciągnąć na pełnych obrotach silnika w tych samych granicach wysokości, aby szybkościomierz wykazał 90 km/godz.

Przelot. (Uwagi ogólne).

Dla wykonania przelotu konieczne jest takie opanowanie maszyny i wszystkich elementów lotu, aby pilot mógł swobodnie poświęcić dostateczną ilość uwagi i czasu na obserwację ziemi, mapy i ewentualnie busoli.

Pilot powinien co jakiś czas sprawdzać kierunek wiatru. Uchroni go to od ewentualności lądowania w niekorzystnym kierunku w razie zepsucia się silnika [1]. Wskaźnikami kierunku wiatru w czasie przelotu mogą być: dym z kominów, fala na rzece lub jeziorze, kurz unoszący się na drogach, wiatraki (tylko w ruchu), wreszcie — falowanie zboża na polach.

Po przylocie na lotnisko docelowe, trzeba koniecznie raz jeszcze sprawdzić kierunek wiatru przed lądowaniem i w tym celu wykonać okrążenie nad danym portem lotniczym na niewielkiej wysokości (150—200 m).

Lot na busolę.

Nie mam zamiaru na tem miejscu zajmować się sprawą obliczania kursu, poprawek dewiacyjnych i derywacyjnych, ponieważ wchodzi to w zakres aeronawigacji. W pracy niniejszej chodzi mi wyłącznie o danie praktycznych wskazówek młodym pilotom, uczniom pilotażu i mniej doświadczonym instruktorom.

Lot na busolę teoretycznie nie przedstawia żadnych trudności dla pilota: mając obliczony kurs, należy tak ustawić maszynę, aby busola wskazywała daną ilość stopni i — lecieć.

Jednak stałe utrzymanie kursu, zwłaszcza na samolocie stabilnym, podczas rzucania, albo na dłuższym przelocie, może być dla początkujących bardzo męczące.

Lecąc na busolę, nie trzeba przesadzać w ścisłem trzymaniu się kursu, ani też nieustannie kontrolować ustawienia róży wiatrów. Patrząc stale na busolę i według jej wychyleń regulując sterowanie, pilot szybko się męczy i ma mnóstwo roboty. Przytem całą uwagę poświęcić musi na utrzymanie kierunku.

Busola jest tylko instrumentem pomocniczym dla utrzymania kursu między charakterystycznemi punktami przelotu, które trzeba uzgodnić z mapą i z czasem, a które stanowić powinny najważniejszy (w normalnych warunkach, zwłaszcza w przelotach za dnia) element orjentacyjny. Jeżeli punkty takie nie są od siebie odległe więcej niż o 30—50 kilometrów, o co w naszych warunkach bynajmniej nie jest trudno, tolerancja utrzymania kursu może się wahać w granicach 5—10 stopni w lewo lub w prawo. Przy trzydziestu kilometrach da to odległości w bok 2—5 kilometrów, które można zmniejszyć do minimum, albo nawet usunąć zupełnie przy średniej przejrzystości powietrza, robiąc poprawkę na oko, ponieważ już z odległości 10 kilometrów pilot widzi punkt, nad którym powinien przelecieć.

[1] Szczegółowo omówię wypadki przymusowych lądowań w artykule o wypadkach i katastrofach lotniczych.

Utrzymanie kursu z zastosowaniem tolerancji do 10 stopni wymaga bardzo niewielkiej kontroli wychyleń róży wiatrów, pod warunkiem , że pilot umie już mniej więcej utrzymać prosty kierunek lotu na mniejszych przestrzeniach, co powinien opanować w czasie lotów szkolnych i treningowych przed udaniem się na pierwszy przelot.

Jeżeli lecąc po prostej pilot patrzy na ziemię, horyzont i niebo przez lewą burtę, powstaje zwykle wtedy tendencja do lekkiego zbaczania w prawo. Nadwrót — patrząc w prawo, zwykle mimowoli zbacza w lewo. Prostym sposobem zneutralizowania tych zboczeń jest przyzwyczajenie się do patrzenia kolejno raz przez lewą, raz przez prawą burtę w czasie całej drogi, przyczem co dziesięć — piętnaście kilometrów trzeba, oczywiście, skontrolować kurs na busoli.

Zastosowanie trawersu.

Trawers jest to lot po linji prostej, skośnej do osi podłużnej płatowca.

Poza wymienionemi już wypadkami użycia trawersu przy locie i lądowaniu z bocznym wiatrem, ma on zastosowanie w okolicznościach specjalnych. Wspominam o nich tylko mimochodem, ponieważ dotyczą głównie pilotów wojskowych i w praktyce zachodzą najczęściej przy wykonywaniu zadań linjowych. Piloci sportowcy mało będą mieli z niemi do czynienia.

Przy lotach na wykonanie zespołowych zdjęć foto dużych powierzchni terenu, kiedy chodzi o zdjęcia zupełnie pionowe, używa się trawersów dla poprawienia kierunku lotu, podczas dokonywania zdjęć przez obserwatora.

Często przy nalatywaniu nad linje kolejowe, lub szosy, albo nawet w trakcie dokonywania zdjęć zespołowych tego rodzaju objektów linjowych, pilot posługuje się trawersem, aby móc obserwować fotografowaną drogę i uwolnić obserwatora od obowiązku kierowania lotem maszyny nad jej skrętami.

Czasem dobrze jest zastosować trawers w czasie walki powietrznej, wtedy mianowicie, kiedy załoga dwumiejscowego samolotu znajdzie się pod obstrzałem nieprzyjacielskiej maszyny myśliwskiej, przyczem myśliwiec strzela pod ogon z dołu. W takim wypadku pilotowi może się udać przesunąć własny samolot trawersem na tyle w bok, aby dać możność użycia karabinów maszynowych swemu obserwatorowi, o ile, naturalnie, przeciwnik nie wprowadzi swojej maszyny w taki sam trawers, przez co uniknie wyjścia z martwego pola obstrzału samolotu atakowanego.

Najczęściej trawers znajduje zastosowanie w lotach grupowych (kluczach), dla utrzymania w nich odległości poprzecznych, gdyż tym sposobem można zbliżyć się lub oddalić od sąsiada, nie psując figury klucza wirażem.

Ostry trawers, wykonany nisko nad ziemią, bezpośrednio po starcie, wchodzi w zakres akrobacji.

Janusz Meissner, por.-pilot.

PAMIĘTAJ: NIE „AWIONETKA“ LECZ „SAMOLOT TURYSTYCZNY“

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

Walne zebranie. W dniu 10 lipca odbyło się nadzwyczajne zebranie w związku z zatwierdzeniem przez władze administracyjne statutu i koniecznością legalnego (na podstawie satutu) wyboru władz.

Nowy zarząd wybrany został w składzie prawie niezmienionym. Zmiana nastąpiła jedynie na stanowiskach sekretarzy, dotychczas bowiem pełniący te funkcje pp.: H. Orgelbrandówna i J. Makomaski wskutek wyjazdu z zarządu ustąpili.

Zarząd ukonstytuował się jak nast.: Prezes — kpt. Halewski, wiceprezesi — mjr. Dziama i red. Osiński, sekretarze — inż. P. Walewski i por. inż. R. Hirszband, skarbnicy — inż. W. Krasicki i St. Iwanowski. Na kierownika latania powołany został por. Żwirko, treningu — por. Pronaszko (zast. W. Korbel), szkoły — kpt. Halewski, sekcji technicznej — inż. St. Prauss (zast. por. Hirszband). Do Komisji Sportowej weszli: mjr. Dziama — jako przewodniczący oraz por. Żwirko, por. Pronaszko, por. Hirszband, inż. Rogalski, J. Wędrychowski i inż. S. Czyżewski — jako członkowie.

Loty w czerwcu. W czerwcu r. b. wykonano ogółem 570 lotów w czasie 77 godz. 44 min.

Szkolenie ukończyli: H. Henneberżanka, J. Rudowski, inż. Z. Łuczyński i S. Krasowski.

Działalność Sekcji Szybowcowej w okresie letnim. Sekcja Szybowcowa A. W. wzięła udział w V-ej wyprawie szybowcowej, która odbyła się w maju r. b. w Bezmiechowej. Wysłany został do Bezmiechowej 1 szybowiec treningowy przejęty od „Startu" (i wykończony przez A. W.) oraz 4 członków Sekcji Szyb. Poza tymi ostatnimi bawiło na wyprawie jeszcze 5-iu członków A. W. W wyniku powyższego, Aeroklub Warszawski posiada obecnie 6 pilotów szybowcowych. 3 — kat. A, 1 — kat. B i 2 — kat. C., z czego 2 było wyszkolonych staraniem klubu.

Za Zarząd:
(—) **inż. P. Walewski**
Sekretarz

Warszawa, 25.VII.1931.

AEROKLUB AKADEMICKI W KRAKOWIE

Loty szkolne i treningowe. Loty treningowe odbywało 4 pilotów; przeszło na typ następny — 5 pilotów. Na Hanriot'cie latali członkowie: Dudek Wł., Działowsk M., inż. Siekierski. Na typie S—1: Bargiel, Krok, Działowski St., Prochowski, Baster, Chruścicki, Czupryk, Grohs, Semkowicz. Na RWD—4: Krok; z instruktorem latało osób 7, samodzielnie 6. W miesiącu czerwcu wykonano lotów: szkolnych 62, treningowych 115, turystycznych 15, ogółem 194 w godz. 44 min. 22.

Turystyka. Pod barwami Klubu dokonano w czerwcu następujących przelotów: Prochowski, Miłkowski na S—1, Krok i dr. Michalik na RWD—4 — Kraków — Sandomierz — Kraków. Działowski St. i Chruścicki na S—1 i Krok, Dudek na RWD—4 — Kraków — Katowice — Kraków. Krok i Czupryk na Hanriot'cie — Kraków — Łódź — Częstochowa — Kraków. Krok i Dudek na S—1 — Kraków — Lwów — Przemyśl — Kraków. Krok i Pacuła na RWD—4 — Kraków — Nowy Targ — Kraków. W lipcu: Krok i dr. Michalik na RWD-4 — Kraków — Mielec — Kraków. Kpt. Halewski i Miłkowski na RWD—4 — Kraków — Warszawa — Dęblin — Sandomierz.

Udział w otwarciu lotniska turystycznego w Mielcu. W dniu 5-go lipca b. r. Klub wziął udział w uroczystości otwarcia lotniska turystycznego w Mielcu, wysyłając RWD—4 z pil. Krokiem i prezesem dr. Michalikiem. Samolot dokonał tamże licznych lotów pasażerskich.

II Zlot Podhalański do Nowego Targu. II Zlot Podhalański Samolotów Turystycznych do Nowego Targu odbył się w dniu 19 lipca b. r. przy licznym udziale zawodników i wypadł równocześnie z uroczystościami rozpoczęcia Tygodnia LOPP na Podhalu i inauguracją Centrum P. W. Lotniczego. W barwach klubu wzięli udział bracia Chałupnik Kazimierz i Wiktor na PZL—5 (własność Komitetu Kolej. LOPP Kraków), zdobywając I-sze miejsce (puhar srebrny — dar Nowego Targu, nadto puhar — dar Komitetu Kolej LOPP Kraków i zegarek złoty — dar Komitetu Śląskiego LOPP dla pilota), zyskując pkt. 469.769. Do zawodów zgłoszonych zostało 9 samolotów, w tem jeden po terminie. Sklasyfikowanych zostało 5 z pośród 6-ciu biorących udział. Przybyli lotem jako goście: ppłk. Cieślewski i Wolf na RWD—4 oraz Sattel ze Zwierzyńskim na PZL—5 z Klubu Śląskiego. Piloci biorący udział w Zlocie otrzymali pamiątkowe plakiety.

Zmiany w Zarządzie Klubu. W dniu 7-go lipca b. r. objął kierownictwo Sekcji Technicznej i Propagandy dr. Michalik, Wyszkoleniowej — kpt. J. Bajan, Sportowej — C. Miłkowski, sekretarjat — Chruścicki.

Sprawa reorganizacji Klubu. Sprawa reorganizacji klubu w kierunku rozszerzenia terenu działalności (przemianowanie na „Aeroklub Krakowski"), podjęta zgodnie z uchwałą Walnego Zgromadzenia A. A. K. z dnia 14 marca b. r., postąpiła naprzód. Na odbytych 3 posiedzeniach wspólnie z Sekcją Kolejową LOPP przyjęto nowy statut, poczem klub nasz przystąpi do powołania do życia Aeroklubu Krakowskiego, jednoczącego wszystkie organizacje lotnicze na terenie miasta Krakowa.

III Lot Południowo-Zachodniej Polski i I Meeting Lotniczy w Krakowie. Termin III Lotu Poł. Zach. Polski w dniu 15—16 sierpnia b. r. został zatwierdzony przez A. R. P. 15 czerwca 1931 r. L. dz. 643/31. Regulamin lotu według uwag Komisji Sport. A. R. P. z dnia 24.VI.31 Nr. 1170 został rozesłany klubom 26 lipca b. r. Pierwszy termin zgłoszeń upływa 5 sierpnia, drugi termin — 10 sierpnia b. r.

Przygotowania do lotu tegorocznego są w toku. Zaproszono również do udziału gościnnego kluby sąsiednie z Czechosłowacji i Jugosławji.

A. R. P. zgodnie z uchwałą Rady Klubów Afilj. z dnia 11 lipca b. r., pismem l. dz. 753 z dn. 18.VII. b. r. zgodził się na zwołanie do Krakowa I-go meetingu lotniczego krajowego o charakterze kongresu, w terminie III Lotu Poł.-Zach. Polski pod auspicjami A. R. P.

Referaty na kongres prosimy nadsyłać (pismo maszynowe z wolnym marginesem — 10 do 15 min. czytania z rezolucjami) na tematy: 1) Polskie lotnictwo sportowe — stan obecny i jakie być powinno, 2) Turystyka powietrzna w Polsce — formalności i udogodnienia, 3) Metody rozpowszechnienia i propagandy

lotnictwa turystycznego w Polsce do dn. 10 sierpnia. Również do tego dnia należy nadsyłać zgłoszenia udziału.

Składki i zmiana urzędowania. Przypominamy członkom, że zaleganie z opłatą składek w ciągu 6-ciu miesięcy pociąga za sobą skreślenie z listy członków. Składki przyjmuje codziennie p. Kielar w klubie od godz. 11—13-tej oraz popołudn. od 17—19-tej. Godziny urzędowe zarządu codziennie prócz sobót od 19 do 20-tej.

Kraków, dnia 25 lipca 1931 r.

Za Zarząd:
(—) **Dr. K. Michalik**
Prezes

LUBELSKI KLUB LOTNICZY W LUBLINIE

Zmiany w zarządzie. Obecnie pracuje zarząd w następującym składzie: Prezes — p. Janusz Arkuszewski, wiceprezes — p. inż. Marjan Bartolewski, sekretarz — p. Halina Różańska, skarbnik — p. Zygmunt Kruk, kierownik sekcji budowy samolotów — p. Antoni Cieński, kierownik sportowy — p. Kazimierz Różański, kierownik szkoły p. inż. Tadeusz Gumowski, członkowie pp.: — Jerzy Snawadzki, Zygmunt Radomski, sierżant pilot J. Żuromski i Józef Gill.

Sekcja szybowcowa. W marcu b. r. została zawiązana sekcja szybowcowa, która buduje trzy szybowce konstrukcji p. Nowotnego. Sekcja jest w kontakcie z Dęblinem, gdzie klub organizuje również sekcję szybowcową, która buduje dwa szybowce. Klub stara się o urządzenie szybowiska w Kazimierzu nad Wisłą. Szybowce będą gotowe w połowie sierpnia.

Biuro konstrukcyjne. Biuro konstrukcyjne opracowuje dwa nowe projekty samolotów turystycznych — jeden projekt samolotu przejściowego, drugi — sportowy, przeznaczony na rajd międzynarodowy w 1932 roku.

Szkoła pilotażu. W roku bieżącym na kurs pilotażu zostało przyjętych po badaniach w C. B. L. L. 17 kandydatów.

Po rozesłaniu na obozy do Centrum Przysposobienia Lotniczego w Nowym Targu i Łodzi, w Lublinie szkoli się 5 osób.

Instruktorem jest p. Władysław Szulczewski, pilot oblatujący Zakł. E. Plage i T. Laśkiewicz.

Loty odbywają się codziennie o godzinie 4-ej rano na lotnisku lubelskiem. Zajęcia praktyczne odbywają się co drugi dzień, w godzinach popołudniowych.

Zakłady E. Plage i T. Laśkiewicz wypożyczyły klubowi hangar do wyłącznego użytku.

Za Zarząd:
(—) **H. Różańska**
Sekretarz

Lublin, dn. 22.VII.1931.

KLUB LOTNICZY PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW

Walne zebranie. W dniu 16 lipca b. r. odbyło się nadzw. walne zebranie. Z powodu ustąpienia sekretarza i skarbnika, uległ zmianie skład zarządu, który przedstawia się obecnie następująco:

Prezes — inż. M. Pęczalski, I-szy wiceprezes — T. Drozdowski, II-gi wiceprezes H. Toczołowski, sekretarz — J. Medwecki, skarbnik — K. Anuszewski.

Na powyższem zebraniu uchwalono wziąć udział: 1) w II Zlocie Podhalańskim, 2) w Locie Południ.- Zach. Polski, 3) w IV K. K. S. T.

Na każdą z tych imprez postanowiono wysłać tylko po jednym samolocie (PWS—50 lub PWS—51) z powodu trudności finansowych.

W II Zlocie Podhal. nie mogliśmy wziąć udziału z powodu nieukończenia na czas remontu PWS—50 w parku 2 p. lotn. w Krakowie.

Tabor. Tabor nasz powiększył się w lipcu o 1-go Hanriot'a H 28 oraz 2 silniki Walter 85 MK i Le Rhône 80 MK. Ogółem posiadamy obecnie 4 płatowce, z tych PWS—50 ma być w najbliższych dniach odebrany z 2 p. lotn. z Krakowa, a PWS—51 będzie miał wkrótce ukończony remont i wbudowany silnik Walter 85 MK.

Loty. Posiadamy zdolne do lotu 2 Hanrioty, na których jak również na PWS—50 wykonano w b. r. do dnia 23 lipca 573 lotów w czasie 93 godz. 38 m.

Za Zarząd:
(—) **J. Medwecki**
Sekretarz

Biała, dn. 25.VII.1931.

REGULAMIN IV KRAJOWEGO KONKURSU SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH

Konkurs ten rozegrany będzie zgodnie ze statutami i regulaminami F. A. I. oraz Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 1. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej urządza we wrześniu 1931 r. zawody sportowe p. n. „IV-ty Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych (IV.K.K.S.T.)". Kontrola i organizacja sportowa tych zawodów całkowicie spoczywać będzie w rękach Komisji Sportowej (Kom. Sport.) Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej (A R.P.).

Art. 2. IV.K.K.S.T. obejmuje następujące próby:

a) Próba A —lot na wysokość,

b) Próba B — lot w obwodzie zamkniętym,

c) Próba C — lot okrężny.

Art. 3. Wyniki poszczególnych prób ustalone będą według następujących wzorów klasyfikacyjnych.

a) Za lot na wysokość:

$$w_1 = x_1 \frac{T}{t} \frac{m}{M}$$

przyczem

$$x_1 = 200$$

T = najlepszemu wynikowi osiągniętemu w tej próbie, wyrażonemu w minutach,

t = czasowi danego uczestnika w minutach,

m = wartość wyrażenia $\frac{G^3}{N^2}$

gdzie

G — ciężar użyteczny samolotu w kg.

N — moc silnika w K. M.

Za ciężar użyteczny liczona będzie całkowita różnica między ciężarem w locie, a ciężarem własnym samolotu.

M = największemu m.

Maksymalnie osiągalna ilość punktów 200.

b) Za lot w obwodzie zamkniętym:

$$w_2 = x_2 \frac{z}{Z}$$

przyczem

$$x_2 = 500$$

z — ustalone będzie dla każdego zawodnika w/g wzoru:

$$z = \frac{VG}{p}$$

przyczem

V = osiągniętej szybkości średniej w km/godz.,

G = ciężarowi użytecznemu w kg. przyczem pojęcie ciężaru użytecznego rozróżnia się jak wyżej,

p = zużyciu paliwa w kg/100 km.

Z = najlepszemu z.

Maksymalnie osiągalna ilość punktów 500.

c) Za lot okrężny:

$$w_3 = x_3 \frac{r}{R}$$

przyczem

$$x_3 = 800$$

r ustalona będzie w/g wzoru $r = 100 - A$, przyczem

$$A = \frac{100}{SV\frac{280 + V}{400}} \sum (S_i \,.\, \Delta V_i)$$

gdzie

S = długości trasy lotu okrężnego w km

V = szybkości średniej osiągniętej w locie w obwodzie zamkniętym

S_i = długości poszczególnego etapu

ΔV_i = bezwzględnej wartości różnicy $(V - V_i)$

V_i = szybkości średniej osiągniętej na poszczególnym etapie.

Maksymalnie osiągalna ilość punktów 800.

Art. 4. Wszystkie próby są eliminacyjne, t. zn. niewykonanie ich w granicach, określonych przez niniejszy regulamin, powoduje dyskwalifikację uczestnika, przyczem próba A może być powtórzona, jednak tylko o ile za pierwszym razem nie zostało osiągnięte wymagane niniejszym regulaminem minimum. W ra-

zie uzyskania w drugiej próbie wyników pomyślnych, zawodnik ma prawo uczestniczyć nadal w konkursie, otrzymuje jednak za próbę A połowę obliczonych punktów.

Art. 5. Końcową klasyfikację uzyskuje się przez podsumowanie punktów uzyskanych z prób A), B) i C) przy odliczeniu ewent. punktów karnych (art. 27)

$$w = w_1 + w_2 + w_3 - w_K.$$

Maksymalna osiągalna ilość punktów 1500.

Art. 6. Do konkursu dopuszczone będą samoloty konstrukcji krajowej, o ile odpowiadają następującym warunkom:

a) są zapisane do państwowego rejestru statków powietrznych,

b) podpadają pod jedną z kategorji, ustalonych przez F.A.I. dla samolotów turystyczno-sportowych.

Kategorja 1 — najmniej 2-umiejscowe o c. wł. do 400 kg.

Kategorja 2 — najmniej 2-umiejscowe o c. wł. do 280 kg.

Kategorja 3 — jednomiejscowe o c. wł. do 350 kg.

Kategorja 4 — jednomiejscowe o c. wł. do 200 kg.

Dopuszczalna tolerancja wagi do 25%.

Art. 7. W charakterze pilota i pasażera dopuszczone będą tylko osoby, posiadające obywatelstwo polskie, prócz tego pilot musi być członkiem A.R.P. lub innego klubu lotniczego, afiljowanego do ARP. W dniu rozpoczęcia zawodów osoby te winny przedstawić dokumenty wymagane Instrukcją Szczegółową IV-go K.K.S.T. Zmiana pilota w czasie konkursu nie jest dozwolona. Zmiana pasażera dozwolona jest tylko za zgodą Komisarza Sprtowego. Powodem do zmiany pasażera może być tylko stwierdzona świadectwem lekarskiem choroba. Zmiana ta nastąpić może tylko na lotnisku etapowem.

Art. 8. Wyznaczone są następujące nagrody:

a) Za wyniki w klasyfikacji ogólnej:

1 — 5.000 zł.
2 — 3.000 „
3 — 2.000 „
4 — 1.000 „
5 — i wszystkie dalsze po 500 zł.

Nagrody zdobywa właściciel samolotu.

Art. 9. Prócz nagród wyżej wskazanych, ustala się nagrody dla członków poszczególnych załóg, uzyskujących najlepsze wyniki w poszczególnych próbach.

a) Za lot na wysokość:

1 nagroda dla pilota 200 zł.
2 „ „ „ 100 zł.

b) Za lot w obwodzie zamkniętym:

1 nagroda dla pilota 300 zł.
1 „ „ „ 200 „

c) Za lot okrężny:

1 nagroda dla załogi 600 zł.
2 „ „ „ 400 „
3 „ „ „ 200 „

Przy równych wynikach decyduje rezultat osiągnięty w klasyfikacji ogólnej.

Art. 10. Udział w zawodach poza konkursem nie jest dopuszczalny.

Art. 11. Zgłoszenie udziału może nastąpić jedynie za pośrednictwem Klubu, którego członkiem jest pilot.

Pierwszy termin zgłoszeń upływa w Sekretarjacie A.R.P. w dniu 1.IX. 1931 r., godz. 18-ta; drugi termin w dniu 15.IX. 1931 r., godz. 18-ta.

Zgłaszającym może być każda osoba fizyczna, będąca obywatelem R. P., a mająca ukończone 21 lat, lub osoba prawna, będąca obywatelem R. P. W wypadku, gdy zgłaszający nie jest właścicielem danego samolotu, musi przedstawić zaświadczenie właściciela zezwalające na zaangażowanie tego samolotu. Zgłoszenia należy kierować do Aeroklubu R. P. Blankiety zgłoszeń dostarczy A. R. P. Zgłoszenie telegraficzne jest dopuszczalne, musi być jednak potwierdzone pisemnem zgłoszeniem, przyczem stempel pocztowy przesyłki tej nie może nosić późniejszej daty jak 1, wzgl. 15.IX. 1931 r.

Art. 12. Równocześnie ze zgłoszeniem winno nastąpić przekazanie do kasy A. R. P. (Warszawa, P. K. O. konto Nr. 16.269) wpisowego w wysokości 50 zł. od każdego samolotu — dla samolotów zgłoszonych w I-ym terminie, lub 100 zł. — dla samolotów zgłoszonych w II-gim terminie. Wpisowe podlega zwrotowi tylko w wypadku nie dojścia konkursu do skutku. Zmiana pilota po zgłoszeniu udziału, a przed rozpoczęciem konkursu i zmiana pasażera w czasie konkursu pociąga za sobą dodatkową opłatę w wysokości 25 zł. każdorazowo.

Art. 13. Jako minimum zgłoszeń, przy których odbędzie się konkurs, określa się 8 samolotów, przyczem liczone będą tylko samoloty, które staną do konkursu w Warszawie i wystartują do lotu na wysokość.

Art. 14. Samoloty biorące udział w konkursie winny znaleźć się na lotnisku w Warszawie (Mokotów) w chwili otwarcia konkursu, t. zn. *dn. 25.IX. 1931 r o godz. 12-ej*, gdzie nastąpi natychmiast losowanie kolejności startu do prób. Samoloty przybywające z opóźnieniem, niewiększem jednak jak 24 godz., mogą być dopuszczane za doliczeniem punktów karnych. Samoloty te otrzymają w miarę dopuszczenia ich do konkursu następne numery kolejne startu.

Art. 15. Dnia 26.IX nastąpi ważenie i plombowanie samolotów.

Art. 16. Dnia 27.IX przed południem nastąpi lot na wysokość, zaś po południu lot w obwodzie zamkniętym, polegający na pięciokrotnem przebyciu przestrzeni: punkt kontrolny (p. k.) Warszawa — p. k. Falenty — p. k. Piaseczno — p. k. Warszawa.

Art. 17. W dniach 29 i 30.IX oraz 1.X odbędzie się lot okrężny na trasie: Warszawa — Grodno — Wilno — Mołodeczno — Baranowicze — Brześć — Biała Podlaska — Lublin — Łuck — Lwów — Zamość — Sandomierz — Mielec — Nowy Targ — Kraków — Katowice — Częstochowa — Łódź — Poznań — Inowrocław — Lidzbark — Warszawa.

Art. 18. Lotnisko w Warszawie jest lotniskiem głównem; lotniska w Wilnie, w Białej Podlaskiej, Lwowie, Krakowie i Poznaniu są etapowemi, pozostałe lotniska wymienione w art. 17 są lotniskami kontrolnemi.

Art. 19. Uczestników obowiązuje odbycie conajmniej 1.200 km trasy, przyczem liczone będą tylko należycie odbyte po trasie lotu odcinki, między jednem lotniskiem etapowem (wzgl. głównem) a drugiem lotniskiem etapowem.

Opuszczanie całych etapów jest dopuszczalne, natomiast odbycie tylko części etapu, traktowane będzie jako nieodbycie danego etapu.

Art. 20. Na wszystkich lotniskach, z wyjątkiem lotniska w Inowrocławiu, obowiązuje lądowanie i uzyskanie podpisu Komisarza Sportowego z tem, że czas spędzony na lotniskach kontrolnych zaliczany będzie do czasu lotu. Natomiast czas spędzony na lotniskach etapowych będzie wyłączany.

Art. 21. W Warszawie i na lotniskach etapowych nastąpi bezpłatne zaopatrzenie uczestników w materjały pędne, jednak najwyżej w ilościach, podanych w chwili zgłoszenia udziału. Na lotniskach kontrolnych zaopatrzenie w materjały pędne jest dopuszczalne, jednak bez neutralizacji czasu pobytu i tylko kosztem i staraniem uczestnika.

Art. 22. Start do lotu okrężnego w Warszawie i na lotniskach, na których nocowano, nastąpi o godz. 5.00 i to: w Warszawie — w kolejności wylosowanej, na innych lotniskach — w kolejności lądowania w dniu poprzednim.

Art. 23. Lądowanie na lotniskach etapowych winno nastąpić do godz. 17,30. W razie lądowania po tej godzinie, nie później jednak jak o godz. 18-ej, zaliczane będą punkty karne.

Art. 24. Lądowanie w Warszawie winno nastąpić dnia 1.X między godz. 16-tą a godz. 17-tą za wcześniejsze lub późniejsze lądowanie, nie później jednak, jak godz. 18-ta, zaliczone będą punkty karne.

Art. 25. Przez poszczególne lotniska muszą uczestnicy przejść w czasie trwania kontroli.

Art. 26. Uczestnikom, którzy nie odbędą całego lotu okrężnego (nie mniej jednak jak 1.200 km i to w sposób określony w art. 19) obliczone będą wyniki za lot okrężny na podstawie wyników, uzyskanych na należycie odbytych etapach z tem, że z uzyskanej punktacji zaliczone będą do klasyfikacji:

przy odbyciu conajmniej 1200 km — 50% zaokrąglone w dół do pełnych punktów
przy odbyciu conajmniej 1600 km — 60% zaokrąglone w dół do pełnych punktów
przy odbyciu conajmniej 2000 km — 70% zaokrąglone w dół do pełnych punktów.

Prócz tego, uczestnicy ci otrzymają, o ile przybędą do Warszawy w terminie wskazanym w art. 24, — 80 punktów, i to bez względu na to, z jakiego lotniska przybędą.

Art. 27. Ustala się następujące punkty karne, które będą odliczone od uzyskanych punktów w klasyfikacji końcowej. Za przybycie po otwarciu Konkursu (nie więcej jak 24 godz.) — 20 pktów. Za nocowanie poza lotniskiem — 100 pktów. Za wylądowanie po locie okrężnym w Warszawie przed godz. 16-tą lub po godz. 17-ej dnia 1.X oraz za lądowanie po godz. 17,30 na lotnisku etapowym — ½ punktu, za każdą rozpoczętą minutę, przyczem punkty karne zaokrągla się ku górze do pełnych punktów.

Za niewykonanie prób A) i B) w nakazanej kolejności — po 10 punktów każdorazowo.

Art. 28. Za nocowanie poza lotniskiem uznane będzie również przybycie na lotnisko po godz. 18-ej.

Art. 29. W wypadku nocowania poza lotniskiem lub na lotnisku kontrolnem czas od godz. 17,30 do godz. 5,00 rano dnia następnego będzie neutralizowany. Start w tym czasie w żadnych okolicznościach nie jest dozwolony i powoduje dyskwalifikację.

Art. 30. Natychmiast po otrzymaniu zgłoszenia przesłane będzie pod adresem Klubu, za pośrednictwem którego nastąpiło zgłoszenie, po jednym komplecie map na samolot, w podziałce 1:1.000.000 i jeden komplet planów lotnisk.

Art. 31. Wszelkie niezbędne szczegóły, nieznajdujące się w niniejszym regulaminie, podane są w Instrukcji szczegółowej do regulaminu IV-go K. K. S. T., która obowiązuje narówni z niniejszym regulaminem i która przesłana będzie Klubom, afiljowanym do Aeroklubu R. P. najpóźniej do dnia 20-go sierpnia, a uczestnikom natychmiast po otrzymaniu zgłoszenia drogą przez Klub, za pośredn. którego nastąpiło zgłoszenie.

REGULAMIN III LOTU POŁUDN.-ZACH. POLSKI

Art. 1.

Nazwa i data.

Z inicjatywy Aeroklubu Akademickiego w Krakowie, z pełnem poparciem Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P.: Krakowskiego, Kieleckiego i Śląskiego, Krakowskiego Komitetu Miejskiego i Kolejowego oraz Powiatowego w Nowym Targu i Mielcu, pod protektoratem p. Wojewody Krakowskiego Dr. Mikołaja Kwaśniewskiego, d-cy O. K. p. gen. Łuczyńskiego Jerzego, d-cy III Grupy Aeronautycznej ppłk. dypl. pil. Jasińskiego Stanisława i d-cy 2-go pułku lotn. ppłk. pil. Lewandowskiego Edwarda, a zgodnie z dotychczasową tradycją urządzony będzie w dniach 15 i 16 sierpnia 1931 r., III-ci Lot Południowo-Zachodniej Polski.

Art. 2.

Program zawodów.

Dnia 15 sierpnia odbędzie się rajd na trasie: Kraków — Mielec — Częstochowa — Katowice — Nowy Targ — Kraków. W Nowym Targu w czasie lądowania samolotów zorganizowany będzie festyn i pokazy lotnicze z udziałem zawodników. Celem zawodników na trasie będzie jaknajwiększe zbliżenie się do czasów, deklarowanych na przebycie poszczególnych odcinków trasy.

Dnia 16 sierpnia na lotnisku w Krakowie:

a) Próba krótkości startu.
b) Lot na wysokość.
c) Lądowanie w kole.
d) Przelot na trójkącie regularności.
e) Defilada nad miastem.
f) Pokazy lotnicze.

Punkty programu, wymienione pod e) i f) nie należą do właściwego konkursu i nie wchodzą w skład prób obowiązujących.

Art. 3.

Warunki dopuszczenia:
a) samolotu, b) zawodnika.

a) Udział w locie wziąć mogą samoloty: 1) wpisane do państwowego rejestru statków powietrznych, 2) należące do jednej z kategorji, ustalonych w regulaminie sportowym F. A. I. dla samolotów turystycznych, przyczem maksymalna tolerancja ciężaru własnego wynosi 15%, 3) posiadające świadectwo zdolności do lotu wydane przez Biuro „Veritas".

W samolotach 2-miejscowych oba miejsca winny być w czasie całego lotu zajęte. Zmiana zawodników (pilota lub pasażera) jest niedopuszczalna.

b) Piloci winni posiadać dyplom pilota turystycznego, komunikacyjnego lub wojskowego oraz dyplom i licencję sportową F. A. I. na 1931 r.

Towarzysze podróży (pasażerowie) winni mieć skończonych lat 18-cie.

Tak pilot, jak i pasażer winni należeć do klubu lotniczego (A. R. P. lub jednego z klubów afiljowanych).

Art. 4.

Zgłoszenia do lotu.

Zgłoszenia do lotu należy przesyłać płatowców klub, dla prywatnych właściciel za pośrednictwem klubu, którego jest członkiem.

Zgłoszenia do lotu należy przesyłać do Aeroklubu Akademickiego w Krakowie, Rynek Gł. 6, II piętro — w kopertach z napisem : „Lot P. Z. P.". Zgłoszenia należy wykonać na odpowiednim formularzu *), pismem maszynowem. Ze względu na warunki lotu, wymagane jest dokładne określenie czasu potrzebnego do przebycia każdego poszczególnego etapu lotu, oraz trójkąta regularności. Szybkości na każdem z boków muszą być sobie równe.

Pierwszy termin zgłoszeń — do 5.VIII. Równocześnie z przesłaniem zgłoszenia należy wpłacić tytułem wpisowego zł. 25 na konto P. K. O. Nr. 408.335. Drugi termin — do 10 VIII. Przy zgłoszeniu w drugim terminie należy uiścić wpisowe w kwocie zł. 50.— Konkurs odbędzie się przy minimalnej ilości 8 płatowców zgłoszonych. W razie nierozegrania konkursu wpisowe zostanie zwrócone.

Udział poza konkursem jest niedopuszczalny.

Przygotowaniem materjałów pędnych zajmuje się zawodnik na koszt własny.

Art. 5.

Miejsce i data zgłoszenia samolotów.

Samoloty biorące udział w locie winny przybyć na lotnisko w Krakowie do dnia 14-go sierpnia godz. 18-tej.

Po przybyciu na lotnisko pilot samolotu winien zgłosić się u dyżurującego członka Komisji Sportowej i złożyć wszystkie wymagane dokumenty samolotu i załogi.

Uczestnik winien przedłożyć:

Dokumenty samolotu:

1. Kartę rejestracji.
2. Kartę sprawności technicznej ze świadectwem oględzin okresowych.

Dokumenty pilota:

1. Dyplom pilota (świad. uzdoln.).
2. Dyplom F. A. I.
3. Licencję F. A. I. 1931 r.
4. Zaświadczenie stwierdzające datę przyznania dyplomu pilota.
5. Legitymację klubową.
6. Dleklarację o udziale na własne ryzyko

Dokumenty towarzysza:

1. Zaświadczenie lub dokument stwierdzający ukończenie lat 18-tu.
2. Legitymację klubową.
3. Dleklarację o udziale na własne ryzyko.

Art. 6.

Rajd.

W dniu 15 sierpnia o godz. 7-ej rano roczpocznie się start do lotu na trasie:

Kraków—Mielec	108 km.
Mielec—Częstochowa	105 „
Częstochowa—Katowice	63 „
Katowice—Nowy Targ	103 „
Nowy Targ—Kraków	65 „
	444 km.

Zawodnicy startują w kolejności wylosowanych dnia poprzedniego numerów, w odstępach 3-minutowych. Za chwilę startu będzie uważana chwila wyznaczona.

Trasę należy przelecieć całą, w kierunku i kolejności wyżej podanej, przyczem wymagane jest zatrzymanie się: W Mielcu min. 15' — maximum 30', w Częstochowie min. 30' — max. 1 h., w Katowicach min. 15' — max. 30', w Nowym Targu min. 2 h — max. 2h 30 min.

Czas przymusowych międzylądowań nie będzie przy obliczaniu szybkości odliczany. Szybkość na odcinku otrzymuje się, dzieląc odległość w km. w prostej linji między punktami początkowym i końcowym odcinka, przez różnicę w godz. między chwilą startu w punkcie początkowym, a z chwilą lądowania w punkcie końcowym odcinka.

Chwila pierwszego startu w Krakowie już została określona.

Czas każdego następnego startu zostaje ustalony przez bezpośrednie porozumienie się zawodnika z prowadzącym start członkiem Komisji Sportowej .

Jednakże, nawet gdyby takie porozumienie nie miało miejsca, zawodnik obowiązany jest przybyć na start 3 minuty przed upływem czasu maksymalnie dopuszczalnego dla przebywania w danej miejscowości i oczekiwać na znak startowego.

Startowy daje znak startu w chwili ustalonej przez porozumienie, lub, gdy tego nie było, w chwli upływu maksymalnie dopuszczalnego czasu.

O ileby znak startu w tym czasie nie nastąpił z przyczyn niezależnych od zawodników, oraz ich maszyn, przyznaje się im czas startu umówiony, lub gdy umowy nie było, maksymalnie dopuszczalny.

W razie złych warunków atmosferycznych, Komisarz Sportowy może dopuścić przedłużenie czasu pozostawania na lotnisku.

(Dokończenie na str. poprzedzającej tekst).

*) Wydają organizatorzy.

Drukarnia Techniczna, Sp. Akc. Warszawa, Czackiego 3/5.